Das Weſen der Reichs-Bahnpolizei im Rahmen des deutſchen Polizeirechts.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Rechtswissenschaftlichen Fakultät

der

Johann Wolfgang Goethe-Universität

zu

Frankfurt am Main.

Vorgelegt von

HANS KABLITZ

Gerichtsreferendar aus Langen.

– 1937 –

LUDWIG BAUM - FRANKFURT A. M. - REINECKSTRASSE 17-19.

Referent: Prof. Dr. Giese

Korreferent: Professor Dr. v. Unruh

Tag der mündlichen Prüfung:
17. Februar 1937.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen
lieben Eltern!

Inhaltsübersicht.

Seite

Einleitung 1

1. Kapitel: Geschichte und Rechtsgrundlagen der Bahnpolizei 2

I. Geschichtliches 2

II. Rechtsquellen 3
1. Gesetze 3
2. Verordnungen 5
3. Gewohnheitsrecht 6

2. Kapitel: Der Begriff der Bahnpolizei 6

I. Vorbemerkungen 6
1. Bahnpolizei im weiteren und engeren Sinne 6
2. Methodisches zur Begriffsbestimmung der Bahnpolizei 8

II. Die Besonderheiten des Bahnpolizeibegriffes 11
1. Die negative Aufgabe 12
a) Die örtliche Begrenzung des bahnpolizeilichen Tätigkeitsbereichs 12
b) Die sachliche Begrenzung des bahnpolizeilichen Tätigkeitsbereichs 13
2. Die positive Aufgabe 15

III. Ergebnis 15

3. Kapitel: Das Wesen der Bahnpolizei 16

I. Die Bahnpolizei als Anstaltspolizei? 16

II. Die Bahnpolizei als Sonderpolizei oder Verwaltungspolizei? 17
1. Sonderpolizei und Verwaltungspolizei im allgemeinen 17
2. Die Bahnpolizei im Verhältnis zur Sonderpolizei und zur Verwaltungspolizei 19

4. Kapitel: Das Verhältnis der Bahnpolizei zur allgemeinen Polizei 20

I. Im allgemeinen 20

II. Im besonderen 25
1. Zur Baupolizei 25
2. Zur Wegepolizei 26
3. Zur Gewerbepolizei 31

III. Die Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei bei der Untersuchung und Verfolgung strafbarer Handlungen 36

EINLEITUNG.

Wenn mit der vorliegenden Abhandlung der Versuch unternommen wird, das Wesen der Reichs-Bahnpolizei im Rahmen des deutschen Polizeirechts aufzuzeigen, so geschieht dies nicht um der theoretischen Erörterung als solcher willen, sondern in der Absicht, die Funktion der Bahnpolizei innerhalb der öffentlichen Verwaltung klarzustellen. Der gewaltige Aufschwung des Eisenbahnwesens seit der Mitte des verflossenen Jahrhunderts hat den Staat vor neue und wichtige Aufgaben gestellt. Von ihrer Lösung hängt heute im Zeitalter des Verkehrs mehr denn je zu einem nicht unwesentlichen Teil die Stabilität des staatlichen Gemeinwesens ab. Die Lösung kann aber nur durch eine gerechte Abwägung sämtlicher beteiligten Interessen herbeigeführt werden, wobei in erster Linie die Interessen der Volksgemeinschaft weitestgehende Berücksichtigung zu finden haben. Dabei ist vor allem auch dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Eisenbahnbetrieb und -verkehr als Ganzes in vieler Hinsicht einen selbständigen Ordnungsbereich bildet, dessen Eigengesetzlichkeit weitgehende Berücksichtigung erheischt. Dies hat namentlich für die rechtliche Beurteilung aller mit dem Eisenbahnbetrieb- und -verkehr zusammenhängenden Fragen zur Folge, daß in erster Linie der allgemeine Betriebszweck gebührende Beachtung finden muß. In dieser Hinsicht bereitet aber gerade die rechtliche Erfassung der Bahnpolizei gewisse Schwierigkeiten, und zwar insofern, als hier den Besonderheiten des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs häufig nicht minder bedeutsame allgemein-polizeiliche Interessen entgegenstehen. Aus diesem Grunde erscheint es geboten, beide Interessen einer eingehenden rechtlichen Würdigung zu unterziehen, wobei insbesondere auch auf die durch den Nationalsozialismus bedingte Wandlung der allgemeinen Rechtsanschauung Bedacht zu nehmen ist. Durch eine möglichst klare Herausstellung der Begriffs- und Wesensmerkmale der Bahnpolizei soll eine Handhabe für ihre Eingliederung in das Gesamtgefüge der öffentlichen Verwaltung und für die Abgrenzung gegenüber anderen Verwaltungs-, insbesondere Polizeizweigen geschaffen werden.

1. Kapitel:
Geschichte und Rechtsgrundlagen der Bahnpolizei.

I. Geschichtliches.

Die Bahnpolizei in Deutschland ist so alt wie die Eisenbahn selbst. Seit Anbeginn galten der Bau und Betrieb von Eisenbahnen als öffentliche Aufgaben, wenngleich sie aus mancherlei Gründen zuerst der freien Initiative der Privatunternehmer überlassen blieben. Da die Eisenbahnen zunächst nur als besonders geartete Wege, als sog. Schienenwege angesehen wurden, nahm der Staat ohne weiteres die Polizeigewalt auf ihnen für sich in Anspruch. In der Regel wurden allerdings diese Polizeibefugnisse nicht vom Staat selbst ausgeübt, sondern den Eisenbahnunternehmern zur selbständigen Wahrnehmung übertragen, um sie in Anbetracht ihrer öffentlichen Aufgaben gegenüber anderen privaten Unternehmungen hervorzuheben. Nichtsdestoweniger behielt sich der Staat die gesetzliche Regelung der Bahnpolizei vor [1].

Die erste gesetzliche Regelung erfuhr die Bahnpolizei in Bayern auf Grund des Bahnpolizeireglements aus dem Jahre 1836. Im Jahre 1838 folgten Preussen und Sachsen mit gesetzlichen Bestimmungen. Für die Bahnpolizei in Preussen waren in erster Linie die §§ 23 und 24 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 maßgebend. § 23 des genannten Gesetzes bestimmte, daß die Handhabung der Bahnpolizei nach einem vom Handelsminister zu erlassenden Reglement auf die einzelnen Eisenbahnunternehmer zu übertragen sei. § 24 enthielt eine grundsätzliche Klarstellung über Zweck und Inhalt der Bahnpolizei, indem hier den einzelnen Eisenbahngesellschaften die Pflicht auferlegt wurde, die Bahn dauernd in einem solchen Zustand zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne. Auf Grund des § 23 EisbGes. erließ der Handelsminister zunächst für jedes Eisenbahnunternehmen ein besonderes Reglement, hierdurch sollte eine weitgehende Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse gewährleistet werden. Infolge des grossen Aufschwunges des Eisenbahnverkehrs machte sich jedoch sehr bald das Bedürfnis nach einem einheitlichen, für das gesamte Staatsgebiet geltenden Bahnpolizeireglement bemerkbar. Aus diesem Grunde wurden am 27. Juli 1850 für sämtliche preußischen Staatsbahnen allgemeine Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes [2] erlassen, die dann später auch auf die meisten Privatbahnen Anwendung fanden.[3]

Jedoch die Wünsche, die auf eine Vereinheitlichung der Betriebs- und Polizeivorschriften für das gesamte Bundesgebiet hinzielten, konnten trotz der dringenden Notwendigkeit im damaligen Deutschen Bunde als einem Staatenbunde keine Verwirklichung finden. Die erste für eine grössere Anzahl deutscher Staaten verbindliche Regelung auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrswesens war das

1) Vgl. hierzu Eger, Hdb., 2. Bd., S. 16 ff., Golz, Arch. 1935, S. 16 ff., Weber, Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Diss. Leipzig 1934, Seite 8 ff.

2) Min. Bl. i. V. 1850 – Nr. 387 – Seite 286.

3) Ueber die Entwicklung in Preußen vgl. Lohse, Entwicklung und System des Bahnpolizeirechts, Diss. München 1933, Seite 14; über die Entwicklung in den übrigen deutschen Ländern, vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 17 ff.

am 3. Juni 1870 auf Grund der Verfassung des Norddeutschen Bundes (= staates) (Art. 4 Ziff. 8, Art. 7, Ziffer 2 in Verb. mit Art. 42, 43 und 45) erlassene Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes. Es wurde am 29. Dezember 1871 geändert und trat in neuer Fassung am 1. Januar 1872 als Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands zugleich auch in den süddeutschen Staaten in Kraft. Der technische Fortschritt in dem letzten Drittel des verflossenen Jahrhunderts machte noch mehrfache Aenderungen des Bahnpolizei-Reglements erforderlich, bis am 4. November 1904 die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erlassen wurde, die in der Fassung vom 17. Juli 1928 heute noch in Geltung steht.

II. Rechtsquellen.

1. Gesetze.

Als solche kommen vorwiegend Reichsgesetze in Betrcht, und zwar zunächst die Weimarer Verfassung aus dem Jahre 1919. Obgleich sie mittlerweile ihren Charakter als Staatsgrundgesetz eingebüßt hat, so kann im übrigen, insbesondere was die sog. Organisationsnormen anbetrifft, ihre Gültigkeit als gewöhnliches Reichsgesetz insoweit nicht angezweifelt werden, als sie in einzelnen Punkten nicht ausdrücklich ausser Kraft gesetzt worden ist. Wichtig für die Bahnpolizei sind heute noch die Artikel 89–91. Nach Art. 89 ist es Aufgabe des Reichs, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Folgerichtig bestimmt deshalb Art. 90, daß mit dem Uebergang der Eisenbahnen auf das Reich dieses auch die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, übernimmt. Unter diese staatlichen Hoheitsrechte fällt zweifelsohne auch die Bahnpolizei.[4]) Schließlich räumt Artikel 91 der Reichsregierung noch die Befugnis ein, mit Zustimmung des Reichsrats die für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen erforderlichen Verordnungen zu erlassen. Diese Befugnis wurde mit Zustimmung des Reichsrats durch die gemäß Art. 91, Satz 2 RV. ergangene Verordnung vom 29. Oktober 1920[5]) auf den Reichsverkehrsminister übertragen.

Von nicht minderer Bedeutung als die soeben angeführten Bestimmungen der Weimarer Verfassung ist der Staatsvertrag betr. den Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920. Er brachte die Verwirklichung der in der Weimarer Verfassung zunächst nur programmatisch aufgestellten Vorschriften über das Eisenbahnwesen. Da er zugleich in Gesetzesform gekleidet wurde,[6]) war er nicht nur für die zehn Vertragsschließenden, sondern auch für die Nichteisenbahnländer und für Dritte mit rechtsverbindlicher Kraft ausgestattet. Wichtig für die Bahnpolizei war vor allem der § 12, in welchem das Reich die ihm nunmehr (gemäß Art. 90 RV.) zustehenden öffentlich-rechtlichen Befugnisse sofort auf die Reichseisenbahnbehörden weiter übertrug. Später gingen diese öffentlich-rechtlichen Befugnisse auf die Stellen der durch die Verordnung vom 12. Februar 1924[7]) geschaffenen „Deutschen Reichsbahn" über.

4) Vgl. Hartmann, Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahn. Diss. Göttingen 1928, Seite 12/13.
5) RGBl. 1920 I. Seite 1859.
6) RGBl. 1920 I. Seite 773.
7) RGBl. 1924 I. Seite 57.

Hervorragende Wichtigkeit kommt ferner dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 [8]) in der heute geltenden Fassung vom 13. März 1930 [9]) zu. Durch dieses Gesetz wurde die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" ins Leben gerufen. Gemäss § 17 RBG. gingen die öffentlichrechtlichen Befugnisse der Deutschen Reichsbahn und damit auch die Ausübung der Bahnpolizei auf die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhange das vor kurzem ergangene Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 [10]). Nach Art. 2 Abs. 1 dieses Gesetzes führt die Deutsche Reichsbahngesellschaft nunmehr wieder den Namen „Deutsche Reichsbahn"; ihre Dienststellen sind Reichsbehörden. Im übrigen richtet sich die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn gemäß Art. 2 Abs. 3 des Gesetzes vom 10. Februar 1937 auch weiterhin nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930.

Außer den bisher erwähnten Reichsgesetzen kommt noch eine Anzahl von Landesgesetzen als Rechtsgrundlage der Bahnpolizei in Betracht. Denn § 10 des Staatsvertrages vom 30. April 1920 bestimmte ausdrücklich, daß die Gesetze und Verordnungen der einzelnen Länder über das Eisenbahnwesen unbeschadet der Bestimmungen der Reichsverfassung bis zu einer anderweitigen reichsgesetzlichen Regelung insoweit in Kraft bleiben, als die Voraussetzungen für ihre Anwendung nach dem Uebergang der Eisenbahnen auf das Reich noch gegeben sind. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhange vor allem das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 [11]) und das Württembergische Gesetz über die Verwaltung der Eisenbahnpolizei vom 2. Oktober 1845.[12])

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß auch ausländische Gesetze für die Bahnpolizei maßgebend sein können. Dies trifft namentlich dann zu, wenn, wie es in der Tschechoslowakei, in der Schweiz und in Holland der Fall ist, die Deutsche Reichsbahn ausländische Strecken befährt. Die Rechtsverhältnisse der von der Deutschen Reichsbahn hier ausgeübten Bahnpolizei sind in erster Linie durch besondere Staatsverträge geregelt worden. Dabei ist stets vereinbart worden, daß die Handhabung der Bahnpolizei nach den gesetzlichen Vorschriften des betreffenden Staates zu erfolgen habe.[13]) Um die im Interesse des Eisenbahnverkehrs notwendige Einheitlichkeit in der Ausübung der Bahnpolizei zu gewährleisten, sind regelmäßig den Beamten der Deutschen Reichsbahn bahnpolizeiliche Befugnisse auch auf den von der Deutschen Reichsbahn befahrenen auswärtigen Strecken übertragen worden. Die deutschen Reichsbahnbeamten üben insoweit in der Regel die Staatsgewalt des fremden Staates aus, der sie auch hierfür besonders in Pflicht nimmt.[14])

---

8) RGBl. 1924 II. Seite 272.
9) RGBl. 1930 II. Seite 369.
10) RGBl. 1937 II. Seite 47.
11) GS. 1838. Seite 505.
12) RegBl. 1845. Seite 388.
13) Vgl. Hartmann, a. a. O., Seite 16.
14) Vgl. Hartmann, ebenda, Weber, a. a. O., Seite 18, Neumeyer, Internationales Verwaltungsrecht III. Seite 52.

2. Verordnungen.

Die für die Praxis wichtigsten Rechtsgrundlagen der Bahnpolizei bilden die verschiedenen einschlägigen Verordnungen.[15]) In ihnen sind die näheren Bestimmungen über Zweck und Inhalt der Bahnpolizei sowie über den Umfang ihrer Befugnisse im einzelnen enthalten. Hierbei muß aber ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß nicht alle Verordnungen, die sich in irgendeinem Zusammenhange mit dem Eisenbahnbetrieb und -verkehr befassen, als Rechtsgrundlage der Bahnpolizei angesprochen werden können, dies trifft vielmehr nur für diejenigen Verordnungen zu, welche der Bahnpolizei eine ausgesprochen polizeiliche, d. h. vorwiegend gefahrabwehrende Tätigkeit zuweisen. Bemerkenswert ist in dieser Hinsicht vor allem der Umstand, daß die hierfür in Betracht kommenden Verordnungen ihrer rechtlichen Natur nach teils als Rechts-, teils als Verwaltungsverordnungen anzusprechen sind. Für die bahnpolizeilichen Befugnisse gegenüber dritten Personen[16]) sind sie lediglich in ihrer Eigenschaft als Rechtsverordnungen von Bedeutung. In erster Linie kommen hierfür in Frage:

a) die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 in der Neufassung vom 17. Juli 1928;[17])
b) die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928;[18])
c) die Eisenbahn-Signalordnung vom 24. Juni 1907;[19])
d) die Verordnung der Reichsregierung betr. Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten vom 30. Oktober 1930.[20])

Soweit durch diese reichsrechtlichen Verordnungen die sicherheitspolizeilichen Aufgaben und Befugnisse der Bahnpolizei (im weitesten Sinne) eine eingehende und umfassende Regelung erfahren haben, ist für die Weitergeltung bestehender und den Erlaß neuer landesrechtlicher Verordnungen kein Raum mehr. Anders verhält es sich jedoch mit der Eisenbahnstrafpolizei. Hier war durch § 10 des Staatsvertrages vom 20. April 1920 den Ländern noch ein weiter Spielraum gelassen, und da das Reich bisher in dieser Hinsicht keine Regelung getroffen hat, sind hierfür ausschließlich die landesrechtlichen Bestimmungen maßgebend.[21]) Diese sind allerdings in den einzelnen Ländern durchaus verschieden. In Preußen beispielsweise können die Bahnpolizeibehörden gemäß § 59 PVG. in Verbindung mit § 23 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 polizeiliche Strafver-

---

15. Vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 22 ff., Hartmann, a. a. O. Seite 16 ff., Weber, a. a. O., Seite 15 ff., Hertel, Reichsbahngesellschaft und Polizei. Diss. Würzburg 1932. Seite 15 ff.
16) Vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 2, Abschn. I 1 dieser Arbeit.
17) RGBl. 1928, II. Seite 541, nebst Aenderungen vom 16. 5. 1929 (RGBl. II. Seite 300). 29. 7. 1932 (RGBl. II, Seite 181) 12. 5. 1933 (RGBl. II, Seite 281), 24. 2. 1934 (RGBl. II, Seite 67), 20. 11. 1934 (RGBl. II, Seite 1051), 26. 3. 1935 (RGBl. II, Seite 353).
18) RGBl. 1928, II. Seite 541, nebst Aenderungen vom 16. 2. 1929 (RGBl. II. Seite 127); 4. 11. 1929 (RGBl. II, Seite 735); 6. 1. 1930 (RGBl. II, Seite 13); 26. 5. 1930 (RGBl. II, Seite 782); 17. 7. 1930 (RGBl. II, Seite 990); 25. 7. 1930 (RGBl. II, Seite 1130); 8. 12. 1931 (RGBl. II, Seite 635); 31. 3. 1932 (RGBl. I, Seite 125); 21. 7. 1934 (RGBl. II, Seite 415); 18. 3. 1935 (RGBl. II, Seite 300); 1. 11. 1935 (RGBl. II, Seite 749); 19. 3. 1936 (RGBl. II, Seite 108); 26. 6. 1936 (RGBl. II, Seite 217); 7. 9. 1936 (RGBl. II, Seite 298); 5. 10. 1936 (RGBl. II, Seite 319).
19) RGBl. 1907, I, Seite 377, abgeändert durch Bekanntmachung vom 12. 3. 1910 (RGBl. I, Seite 515), nebst Aenderung vom 28. 12. 1934 (RGBl. 1935, II. Seite 67).
20) RGBl. 1930, II, Seite 1233 nebst Aenderung vom 19. 8. 1935 (RGBl. II, Seite 520).
21) Vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 24.

fügungen erlassen. In Bayern sowohl wie in Hessen sind hingegen lediglich die Staatsanwaltschaft und die ordentlichen Gerichte zum Erlaß von Strafverfügungen zuständig.[22])

3. Gewohnheitsrecht.

Gewohnheitsrechtliche Grundlagen der Bahnpolizei sind so gut wie garnicht vorhanden, da die Bahnpolizei – wie bereits dargetan – eine verhältnismäßig eingehende und umfassende Regelung durch die oben angeführten Gesetze und Verordnungen erfahren hat. Dennoch hat sich auch in einzelnen Fragen des Bahnpolizeirechts im Anschluß an die ständige Uebung der Verwaltungsbehörden und Rechtsprechung der Gerichte eine Art Gewohnheitsrecht herausgebildet, das man zum mindesten als feste Praxis bezeichnen kann.[23])

2. Kapitel:
Der Begriff der Bahnpolizei.

I. Vorbemerkungen.

1. Bahnpolizei im weiteren und engeren Sinne.

Häufig begegnet man sowohl im Schrifttum als auch in der Rechtsprechung der Ansicht, daß die Bahnpolizei nach den Objekten, auf die sie zu wirken bestimmt ist, aufgeteilt werden müsse. Eisenbahnverwaltungen und Publikum seien die beiden Objekte, mit denen sich die Bahnpolizei zu beschäftigen habe. Dementsprechend wird zwischen Bahnpolizei im weiteren und engeren Sinne[24]), oder gelegentlich auch zwischen aktiver und passiver Bahnpolizei[25]) unterschieden, was aber im Grunde dasselbe bedeutet.[26]) Unter Bahnpolizei im weiteren Sinne werden die Befugnisse des Staates gegenüber den verschiedenen Eisenbahnunternehmern verstanden, über die Sicherheit und Ordnungsmäßigkeit der Bahnanlagen einschließlich des Bahnbetriebs und -verkehrs zu wachen, während unter Bahnpolizei im engeren Sinne die polizeilichen Hoheitsrechte der einzelnen Eisenbahnverwaltungen gegenüber dem Publikum begriffen werden.[27])

---

22) Vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 4 Abschn. III dies. Arb.

23) Dies trifft insbesondere für die Frage der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahn- und allgemeiner Polizei zu; vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 4 dieser Arbeit; ferner Hartmann, a. a. O., Seite 23, 24; Hertel, a. a. O., Seite 21.

24) Vgl. Bessel-Kühlwetter, Das preußische Eisenbahnrecht, Seite 69/70, Eger, Hdb. II, Seite 36, Fritsch, Hdb., Seite 18, Anm. 40; Fritsch, EisbR., Seite 50/51, 260, Haslinde, Befugnisse der Orts- und Landespolizeibehörde in Preußen gegenüber den Eisenbahnen. Diss. Leipzig 1909, Seite 27; Wolf, Die Gesetzgebung über das Polizeiverordnungsrecht in Preußen, Seite 57; Schunck, Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen, Seite 6; Seydel-Grassmann, Bayerisches Staatsrecht II, Seite 388; Lehmann, Die Grundzüge des Eisenbahnpolizeirechts im Königreich Sachsen, Diss. Leipzig 1914, Seite 19; Wunderlich, Die Bahnpolizei, ihre Organisation und Zuständigkeit. Diss. Greifswald 1921, Seite 16; OVG. 23, 372.

25) Vgl. Hellmann, Bahnpolizei. In Verkehrswiss. Vorträge 1914, Seite 251; Golz, Arch. 1935, Seite 15.

26) Vgl. Hartmann, a. a. O., Seite 26, Anm. 2.

27) Eger, EisbR. Seite 113, schreibt hierzu: „Was insbesondere die Eisenbahnpolizei anlangt, so gehören dazu einmal die Normen für die Regelung und Sicherung der Betriebsführung, d. h. die Normen, welche sich an die Eisenbahnunternehmer richten, und sodann die eigentliche Eisenbahnpolizei, welche von dem Unternehmer gegenüber dem Publikum ausgeübt wird." Vgl. ausserdem Schunck, a. a. O. S. 6.

Neuerdings ist man jedoch zur Ablehnung einer derartigen Zweiteilung der Bahnpolizei gekommen. Verschiedentlich wurde darauf hingewiesen, daß die Bahnpolizei im weiteren Sinne mit der Staatsaufsicht zusammenfalle, da ein sachlicher Unterschied zwischen beiden zunächst nicht bemerkbar sei.[28]) Zur Begründung wird angeführt, daß der Staat den Eisenbahnunternehmer ohnehin zur Erfüllung seiner aus der Verleihung des Betriebsrechts herrührenden Pflichten mit obrigkeitlichen Maßregeln anhalten könne, „ein Recht, das eben als staatliches Aufsichtsrecht bezeichnet wird".[29]) Trotzdem könne aber von einer vollständigen Gleichsetzung mit der Bahnpolizei im weiteren Sinne nicht die Rede sein, „da der Aufsichtsmaßstab begriffsnotwendig ein förderndes Element enthält, während die Bahnpolizei sich in rein negativer Funktion, der Gefahrabwehr, erschöpft." [30]) Darüber hinaus wird gegen die Berechtigung einer Bahnpolizei im weiteren Sinne noch eingewandt, daß es „logisch ein Unding" sei, „Polizeigewalt einem öffentlichen Unternehmen gegenüber anzunehmen." „Die Aktiengesellschaft, die eine Eisenbahn betreibt, mag an sich der polizeilichen Verwaltungstätigkeit in demselben Maße unterliegen wie jeder Untertan, soweit aber die Ausstattung mit öffentlicher Gewalt reicht, gilt sie als aus der Sphäre der privatrechtlichen Gesellschaft in diejenige der öffentlichen Korporation gehoben und ist damit polizeilichen Einwirkungen entzogen." [31]) Man geht hierbei von der Vorstellung aus, daß das Abhängigkeitsverhältnis an sich schon genügen müsse, um den öffentlichen Zweck zu erreichen[32]). Infolgedessen kommt diese Meinung zu dem Ergebnis, daß es richtiger sei, von einer Zweiteilung der Bahnpolizei abzusehen, da es in Wirklichkeit nur ein Objekt gebe, auf das sie zu wirken bestimmt ist, nämlich das Publikum [33]).

Diesem Ergebnis ist beizupflichten. Wie aus den bisherigen Ausführungen hervorgeht, hängt die Ablehnung einer sog. Bahnpolizei im weiteren Sinne mit der Unterscheidung zwischen Polizeigewalt und Aufsicht zusammen. Diese äußert sich in zweifacher Hinsicht, und zwar sowohl in der Verschiedenartigkeit der Einwirkungsmöglichkeiten als auch des Tätigkeitsbereichs. Indem der Aufsicht ein förderndes Element anhaftet, geht sie erheblich weiter als die hauptsächlich auf Gefahrabwehr beschränkte Polizei; ihre Einwirkungsmöglichkeit ist demnach ungleich stärker als die der Polizei. Infolgedessen hat man sich die als Bahnpolizei im weiteren Sinne bezeichnete Staatstätigkeit lediglich als selbstverständlichen Bestandteil der an sich viel weitergehenden staatlichen Aufsichtsrechte vorzustellen. Sie bildet gewissermaßen nur eine Seite der umfassenderen staatlichen Aufsichtsbefugnisse. Was die Verschiedenartigkeit des Tätigkeitsbereichs

28) Vgl. Hartmann, a. a. O., Seite 26, 27; Hertel, a. a. O., Seite 5; Weber, a. a. O., Seite 21.
29) Weber, a. a. O., Seite 21.
30) Hartmann, a. a. O., Seite 27.
31) Hartmann, a. a. O., Seite 28; vgl. ausserdem Thoma, Der Polizeibefehl im Badischen Recht, I. Seite 14; Hertel, a. a. O., Seite 5.
32) Vgl. Hertel, a. a. O., Seite 5.
33) Vgl. Weber, a. a. O., Seite 21; Hartmann, a. a. O., Seite 28; Olshausen, ZVDEV. 1929, Seite 448; abweichend Hertel, a. a. O., Seite 5. Anm. 5, der wenigstens den Privatbahnen gegenüber noch eine Bahnpolizei im weiteren Sinne neben der Staatsaufsicht anerkennt; vgl. außerdem die abweichende Ansicht von Machate, ZVDEV. 1928, Seite 635, der die Zweiteilung der Bahnpolizei durch Konstruktion einer passiven Bahnpolizei – einer Bahnpolizeibefugnis der deutschen Reichsbahn gegen sich selbst – aufrecht erhalten will. Vgl. hierzu Hertel, a. a. O., Seite 5.

anlangt, so wird die Polizei dritten Personen gegenüber tätg, die in keinem besonderen obrigkeitlichen Abhängigkeitsverhältnis zu ihr stehen, während Aufsicht ausgeübt wird von übergeordneten Instanzen über die ihrer Befehlsgewalt unterworfenen Behörden und sonstigen Stellen. Die Deutsche Reichsbahn steht aber als öffentliche Anstalt [34]) trotz ihrer weitgehenden finanziellen und organisatorischen Selbständigkeit [35]) in einem besonders gearteten Abhängigkeitsverhältnis zum Deutschen Reich, das unter anderem schon daran erkennbar ist, daß den Dienststellen der Reutschen Reichsbahn nunmehr auch kraft ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmung der Charakter von Reichsbehörden zuerkannt worden ist [36]). Infolgedessen ist die Deutsche Reichsbahn, was die Aufsicht anbetrifft, wie alle übrigen Reichsbehörden zu behandeln, und so wenig diesen gegenüber polizeiliche Handlungen vorgenommen werden können, so wenig ist dies auch der Deutschen Reichsbahn sowie ihren Dienststellen gegenüber der Fall. Im folgenden wird deshalb unter Bahnpolizei echte Polizeigewalt zu verstehen sein, die dem Publikum gegenüber, das der Befehlsgewalt der Deutschen Reichsbahn nicht unterworfen ist, ausgeübt wird.

2. Methodisches zur Begriffsbestimmung der Bahnpolizei.

Die Bahnpolizei ist, wie bereits das Wort erkennen läßt, eine Spezialpolizei, und zwar beschränkt auf die Eisenbahnen [37]). Wenn nunmehr der Versuch unternommen wird, eine Begriffsbestimmung der Bahnpolizei zu geben, so ist zunächst von der Feststellung auszugehen, daß es zur Zeit an einer gesetzlichen Definition des Begriffs Bahnpolizei – ähnlich der Begriffsbestimmung der allgemeinen Polizei in § 10 II 17 prALR bezw. § 14 prPVG – fehlt. Die verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen über die Bahnpolizei befassen sich jeweils nur mit Einzelfragen, enthalten aber keine grundsätzliche Stellungnahme zu dem Begriff als solchem. Insbesondere können die unter der Ueberschrift „Bahnpolizei" zusammengefaßten Vorschriften des Abschnitts V der BO in keinem einzigen Punkte, auch nicht in § 75 BO, als gesetzliche Begriffsbestimmung der Bahnpolizei angesprochen werden, da hier lediglich der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten in örtlicher und sachlicher Hinsicht, sowie einzelne ihrer Befugnisse, nicht jedoch der Begriff Bahnpolizei an sich klargestellt werden. Noch weniger kann in den § § 77 u. 82 BO eine gesetzliche Definition der Bahnpolizei erblickt werden, da in diesen Bestimmungen, wie schon aus der Ueberschrift des dazu gehörigen Abschnitts, „Bestimmungen für das Publikum", hervorgeht, nur von dem Verhalten des Publikums der Eisenbahnverwaltung gegenüber und den entsprechenden Straffolgen die Rede ist [38]). Alle diese Vorschriften

34) Anstatt vieler, vgl. Niessen, Eger Z. 54, Seite 109 ff.; Kittel-Nawiasky, Die Reichsbahn im öffentlichen Recht, Seite 13 ff.; RG. in JW. 1927, Seite 708; RGStr. 59, 384 f; 60, 139 ff.

35) Vgl. hierzu Konchen, VAE. 1937, Seite 141 ff., insbes. Seite 144, der vor allem auch den durch das Gesetz v. 10. 2. 37 geschaffenen Rechtszustand berücksichtigt.

36) Aber auch schon vor dem Gesetz vom 10. 2. 1937 galten die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn als (mittelbare) Reichsbehörden; vgl. hierzu RG. in JW. 1927, Seite 708; RGStr. 60, 151.

37) Vgl. Friedrichs, Polizeiverwaltungsgesetz, Seite 34 ff.; Weber, a. a. O., Seite 19; Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, Seite 243; Hartmann, a. a. O., Seite 24.

38) a. A. Weber, a. a. O., Seite 19, 20, der in den §§ 77 und 82 BO. eine Festlegung der bahnpolizeilichen Aufgaben erblicken will.

sind selbstverständlich für die Umgrenzung der bahnpolizeilichen Aufgaben und Befugnisse von großer Wichtigkeit, aber sie bringen keine ausdrückliche Definition des Begriffs als solchem; ihre Bedeutung liegt ausschließlich in der Betonung des Spezialcharakters der Bahnpolizei im Gegensatz zur allgemeinen Polizei.

Die Begriffsbestimmung der Bahnpolizei hat demnach mit Hilfe allgemeingültiger Rechtsgrundsätze unter weitgehender Berücksichtigung der aus dem Eisenbahnbetrieb und -verkehr herrührenden Besonderheiten zu erfolgen. Hierbei knüpft man zweckmäßigerweise an die beiden schon aus der Wortzusammensetzung ersichtlichen Merkmale an, und zwar

a) an den Polizeibegriff schlechthin, wie er in jeder Polizeigewalt notwendig enthalten ist,
b) an die örtliche und sachliche Beschränkung des bahnpolizeilichen Geltungsbereichs und die damit im Zusammenhang stehenden Besonderheiten, soweit diese zur Begriffsbestimmung der Bahnpolizei notwendig sind.

Im Schrifttum war es bisher üblich, für die Begriffsbestimmung der Bahnpolizei ohne weiteres den jeweils in Frage kommenden allgemeinen Polizeibegriff zu verwenden. Eine ausdrückliche Bestätigung hat dieses Verfahren bei Weber gefunden, der hierzu folgendes schreibt: „Ihre (d. h. der Bahnpolizei, d. Verf.) Begriffsbestimmung kann, wenn die zu ihrer Entstehung führenden Gründe nicht aus den Augen gelassen werden, der des allgemeinen Polizeirechts folgen" [39]). In den meisten Fällen fehlt es dagegen an einem ausdrücklichen Hinweis auf die angewendete Methode, aber man kann aus den vorhandenen Aeußerungen entnehmen, daß sie tatsächlich Beachtung gefunden hat. So heißt es z. B. bei Sarter-Kittel [40]): „Die Abwehr von Störungen, die der allgemeinen Polizei hinsichtlich der Staatsgesamtheit obliegt, hat auf Eisenbahngebiet eine besondere, von der allgemeinen losgelöste Polizei, die Bahnpolizei wahrzunehmen". Infolgedessen wird unter Zugrundelegung des allgemeinen Polizeibegriffes nahezu übereinstimmend erklärt, die Bahnpolizei habe für Ordnung und Sicherheit auf den Eisenbahnen zu sorgen [41]).

Allerdings darf hierbei nicht übersehen werden, daß diesem bisher eingeschlagenen Verfahren gewisse Bedenken entgegenstehen. Es wird allgemein, vor allem auch von den Vertretern der soeben angeführten herrschenden Meinung anerkannt, daß die Bahnpolizei seit dem Uebergang der Eisenbahnen auf das Reich Reichsangelegenheit ist und „allein aus der Polizeihoheit des Reiches resultiert" [42]), und daß ferner die Rechtsgrundlagen der Bahnpolizei ausschließlich reichsrechtlicher Natur sind [43]). Im Gegensatz zur Bahnpolizei war jedoch die allgemeine Polizei bis vor kurzem Landesangelegenheit gewesen [44]), und ihre Befugnisse leiteten sich lediglich von der Poli-

39) Weber, a. a. O., Seite 19.
40) Sarter-Kittel, a. a. O., Seite 243.
41) Vgl. Fritsch, EisbR., Seite 259; Hartmann, a. a. O., Seite 25; Golz, Arch. 1935, Seite 14; Olshausen, ZVDEV. 1929, Seite 448; Weber, a. a. O., Seite 20; Kittel, in v. Bitters Hdwb. Art. Bahnpolizei, Seite 160/61; Hertel, a. a. O., Seite 7; Schunck, a. a. O., Seite 4; Hellmann, a. a. O., Seite 242.
42) Weber, a. a. O., Seite 20.
43) Vgl. Sarter-Kittel, a. a. O., Seite 243; Fritsch, ZVDEV. 1932, Seite 177; Weber, a. a. O., Seite 20; Hertel, a. a. O., Seite 18; Golz, Arch. 1935, Seite 15/16; Charitius, in „Die Polizei" 1930, Seite 335; a. A.: Müller JW. 1930, 2835; Lohse, a. a. O. S. 16/17.
44) Vgl. Sarter-Kittel, a. a. O., Seite 243.

zeihoheit der einzelnen Länder ab. Wenn deshalb bisher zur Begriffsbestimmung der Reichs-Bahnpolizei die verschiedenen landesrechtlichen Polizeibegriffe herangezogen wurden, so hatte dies naturgemäß zur Folge, daß die materielle polizeiliche Substanz der Reichs-Bahnpolizei nicht überall die gleiche gewesen ist. Denn was man überhaupt unter Polizei zu verstehen hat, war bisher landesrechtlich, und zwar verschieden geregelt gewesen. Infolgedessen gab es – genau genommen – ebensoviele Reichs-Bahnpolizeibegriffe als landesrechtliche allgemeine Polizeibegriffe vorhanden waren Bezüglich ihres materiellen Inhalts traten allerdings die Unterschiede der einzelnen Reichs-Bahnpolizeibegriffe praktisch kaum in die Erscheinung, weil sich die verschiedenen landesrechtlichen Polizeibegriffe seit jeher weitgehend in sachlicher Uebereinstimmung befunden haben [45]).

Trotzdem könnte aber darin, daß der ausschließlich im Reichsrecht verankerten Reichs-Bahnpolizei nicht zugleich auch eine reichseinheitliche materielle polizeiliche Substanz entspricht, ein gewisser Widerspruch erblickt werden. Denn Zweck der im Jahre 1920 durchgeführten Verreichlichung der Eisenbahnen war es doch gerade, die bis dahin bestandene Vielgestaltigkeit des gesamten deutschen Eisenbahnwesens soweit als irgend möglich zu beseitigen. Dieser Zweck kann jedoch in dem vorgesehenen Umfange nicht erreicht werden, wenn auf dem äußerst wichtigen Gebiete der Bahnpolizei der alte Rechtszustand (d. h. vor dem 30. April 1920) insoweit beibehalten wird, als sich die materiellen Befugnisse der Reichs-Bahnpolizei mangels einer erschöpfenden reichsrechtlichen Regelung auch fernerhin weitgehend nach den für die allgemeine Polizei geltenden landesrechtlichen Polizeinormen richten.

Nichtsdestoweniger braucht deshalb allein der ausgesprochen reichsrechtliche Charakter der Bahnpolizei mit Notwendigkeit keine Beeinträchtigung zu erfahren. Denn Zweck und rechtliche Charakterisierung einer Einrichtung oder Maßnahme sind trotz aller gegenseitigen Wechselbeziehungen zwei vollständig verschiedene Dinge. Wenn auch der Zweck einer Einrichtung oder Maßnahme für deren rechtliche Beurteilung von maßgebender Bedeutung sein mag, so bleibt diese dennoch – rein rechtlich gesehen – vollständig selbständig, obgleich es an sich wünschenswert wäre, daß beide miteinander in Einklang stünden. Ganz abgesehen davon ist aber vor allem noch auf die Möglichkeit hinzuweisen, daß eine Einrichtung des Reiches durchaus in irgend einer Weise auf Landesrecht Bezug nehmen kann, ohne deshalb ihren reichsrechtlichen Charakter als solchen einzubüßen. Einer Anwendung dieser beiden Grundsätze auch auf die Reichs-Bahnpolizei dürfte wohl nichts im Wege stehen, umsoweniger, als gerade die Reichs-Bahnpolizei in ihrer jetzigen Gestalt ausschließlich auf Reichsrecht zurückgeht. Infolgedessen sind die Unterschiede der Reichs-Bahnpolizei in Ansehung ihrer materiellen Substanz – entsprechend ihrer Abhängigkeit von den einzelnen landesrechtlichen Polizeibegriffen – dem reichsrechtlichen Charakter der Bahnpolizei nicht unbedingt abträglich.

---

45) Vgl. Kehrl, Die Polizei, in Verwaltungsakademie 1936, Bd. II, Gruppe 1, Seite 6, ausserdem Sievers in „Deutsches Recht", 1936, Seite 139; „Die Polizei ist in jedem deutschen Lande dasselbe; verschieden sind nur die Definitionen."

Dieser Rechtszustand besteht de lege lata heute noch. Selbst das Neuaufbau-Gesetz vom 30. Januar 1934 [46]) hat hieran vorerst nichts geändert. Denn wenn auch infolge des Neuaufbau-Gesetzes sämtliche Hoheitsrechte der Länder auf das Reich übergegangen sind, und lediglich ihre Ausübung namens und im Auftrage des Reichs durch die erste Durchführungsverordnung zum Neuaufbau-Gesetz vom 2 Februar 1934 [47]) in dem bisherigen Umfange auf die Länder zurückübertragen worden sind, so ist doch der sachliche Inhalt dieser ehemals landesrechtlichen Hoheitsrechte derselbe geblieben. Zunächst ist hierdurch nur an die Stelle von territorial verschiedenem Landesrecht territorial verschiedenes mittelbares Reichsrecht getreten. Demzufolge sind ebenso wie die einzelnen (früher landesrechtlichen) allgemeinen Polizeibegriffe auch die Unterschiede der Reichs-Bahnpolizei hinsichtlich ihrer materiellen Substanz bestehen geblieben. Es ist also vorerst daran festzuhalten, daß sich die materiellen Befugnisse der Reichs-Bahnpolizei trotz ihres ausschließlich reichsrechtlichen Charakters noch in gewissem Umfange nach ehemals landesrechtlichen Polizeinormen richten.

Dessenungeachtet ist nunmehr noch kurz auf die Frage einzugehen, ob nicht für die Zukunft eine Aenderung des zur Zeit bestehenden Rechtszustandes angestrebt werden soll, und zwar in der Richtung, daß bei der Begriffsbestimmung der Reichs-Bahnpolizei anstatt auf die verschiedenen landesrechtlichen auf einen einheitlichen reichsrechtlichen Polizeibegriff Bezug genommen wird. Ein derartiges Verfahren hätte vor allem den Vorzug, daß alsdann der Reichs-Bahnpolizei auch eine einheitliche materielle polizeiliche Substanz zugrunde läge. Abgesehen von einigen gegenwärtig noch bestehenden Schwierigkeiten vorwiegend verfahrensrechtlicher Art, insbesondere bezüglich der Einlegung von Rechtsmitteln, dürften wohl gegen den hier gemachten Voschlag grundsätzlich keine ernsten Bedenken erhoben werden können. Geht man nämlich davon aus, daß die Reichs-Bahnpolizei seit Anbeginn ihres Bestehens einen Ausfluß der Polizeihoheit des Reichs bildet, so erscheint es nur folgerichtig, wenn auch die Bestimmung des materiellen Gehalts der bahnpolizeilichen Befugnisse unter dem Gesichtspunkt reichseinheitlicher Gestaltung ausschließlich auf reichsrechtlicher Grundlage erfolgt. Fraglich ist vorerst nur, wie der reichsrechtliche Polizeibegriff, auf den sich die Bahnpolizei in Zukunft zu stützen hätte, de lege ferenda beschaffen sein soll. Ein Eingehen auf diese Frage erübrigt sich indessen, da es über den Rahmen der vorliegenden Arbeit hinausginge.

II. Die Besonderheiten des Bahnpolizeibegriffes.

Trotz weitgehender sachlicher Uebereinstimmung mit der allgemeinen Polizei empfängt die Bahnpolizei ihr eigentliches Gepräge erst durch die ihr innerhalb der Eisenbahnverwaltung zugewiesenen besonderen Aufgaben. Gerade diese besonderen Aufgaben bieten greifbare Anhaltspunkte für eine wesensmäßige Unterscheidung der Bahnpolizei gegenüber der allgemeinen Polizei und damit zugleich die Möglichkeit ihrer Einordnung in den Rahmen des gesamten deutschen Polizeirechts. Diese besonderen Aufgaben der Bahnpolizei zeich-

46) RGBl. 1934, I, Seite 75.
44) RGBl. 1934, I, Seite 81.

nen sich unter anderem vor allem dadurch aus, daß sie – im Gegensatz zu der im wesentlichen auf die Gefahrabwehr beschränkten allgemeinen Polizei [47a]) – nicht nur negativer, sondern teilweise auch positiver Natur sind.

1. Die negative Aufgabe.

Wie die allgemeine, so hat auch die Bahnpolizei in erster Linie für Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu sorgen, wobei naturgemäß den durch die nationalsozialistische Weltanschauung bedingten neuen Rechtsanschauungen weitestgehend Rechnung zu tragen ist. Diese allgemein-polizeiliche Aufgabe der Bahnpolizei beschränkt sich naturgemäß auf die Abwehr derjenigen Gefahren, die die öffentliche Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebs und -verkehrs bedrohen. Infolgedessen äussert sich die Besonderheit der bahnpolizeilichen Aufgabe in negativer Hinsicht in einer sowohl örtlichen als auch sachlichen Begrenzung ihres sicherheitspolizeilichen Tätigkeitsbereiches.

a) Die örtliche Begrenzung des bahnpolizeilichen Tätigkeitsbereiches.

Nach § 75 BO. umfaßt der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten in örtlicher Hinsicht – ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk – das gesamte Gebiet der Bahnanlagen der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden. Durch das Wort „Bahnanlagen" soll mehr noch als bisher [48]) zum Ausdruck gebracht werden, daß für die Abgrenzung des bahnpolizeilichen Tätigkeitsbereiches nicht die privatrechtlichen Eigentumsverhältnisse, sondern die Beziehungen zum Eisenbahnbetrieb und -verkehr maßgebend sind.[49]) Wenn man auch bereits während der Geltungsdauer der alten BO. das „Bahngebiet" in diesem engeren Sinne verstand, so erschien doch die neue und treffendere Bezeichnung „Bahnanlagen" angebracht. Fritsch [50]) hat seinerzeit unter Bezugnahme auf Entscheidungen des preußischen Oberverwaltungsgerichts [51]) das „Bahngebiet" der alten BO. als denjenigen Teil der Bahnanlagen bestimmt, der dem Transportgeschäft der Eisenbahn dient, wobei die bestehenden Eigentumsverhältnisse unberücksichtigt bleiben sollten [52]). Diese Definition war jedoch zu eng begrenzt, denn sie führte allzu leicht zu der missverständlichen Annahme, als ob nur die in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Transportgeschäft stehenden Anlagen gemeint seien. Aus diesem Grunde hat die neue BO. in § 6 Abs. I folgende gesetzliche Begriffsbestimmung gegeben:

> „Zu den Bahnanlagen gehören alle zum Bau und zum Betriebe einer Bahn erforderlichen Anlagen mit Ausnahme der Fahrzeuge. Unterschieden werden die Bahnanlagen der freien Strecke, der Bahnhöfe und sonstige Bahnanlagen".

47a) Vgl. Drews, Preuss. Polizeirecht, Seite 6 ff., insbes. Seite 9/10.
48) In der alten BO. aus dem Jahre 1904 hieß es statt dessen „Bahngebiet".
49) Vgl. Genest, Arch. 1928, Seite 1452; Golz, Arch. 1935, Seite 30; Sarter-Kittel, a. a. O., Seite 243.
50) Vgl. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung 1912, Seite 18, Anm. 40.
51) OVG. 23.369; 38, 261.
52) Vgl. Hartmann, a. a. O., S. 28: „In räumlicher Beziehung erstreckt sich die Tätigkeit der Bahnpolizei auf den gesamten Grund und Boden, der dem Eisenbahnbetrieb gewidmet ist".

Was hiernach im einzelnen zu den Bahnanlagen gehört, läßt sich nicht immer leicht feststellen, da es sich vorwiegend um Tatfragen handelt, die nur nach den Verhältnissen des jeweils vorliegenden Einzelfalles entschieden werden können. Zweifellos gehören zu den Bahnanlagen in erster Linie der Schienenweg, die eigentlichen technischen Anlagen wie Signale, Weichen und dergl., sowie die Bahnhöfe nebst Rangiergleisen und Lokomotivschuppen. Hierzu zu rechnen sind auch gewisse durch die Beschaffenheit des Geländes bedingte Kunstbauten wie Brücken, Viadukte, Tunnels und ähnliche Anlagen, ferner Einrichtungen, die den Betriebszwecken nur mittelbar dienen, wie beispielsweise Güterlagerhallen, Laderampen, Ausbesserungswerke und Reparaturwerkstätten, sowie geschlossene Verbindungswege zwischen einzelnen Bahnanlagen, soweit sie mit den eigentlichen Bahnanlagen ein einheitliches Ganzes bilden.[53])

Besondere Schwierigkeiten bereitet häufig die Abgrenzung der Bahnanlagen bei Zufahrtsstraßen und Bahnhofsvorplätzen, auf die im Zusammenhang mit der Abgrenzung der Bahnpolizei von der allgemeinen Polizei noch näher einzugehen sein wird – [54]).

b) Die sachliche Begrenzung des bahnpolizeilichen Tätigkeitsbereichs.

In sachlicher Hinsicht umfaßt der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind (§ 75 BO.) Voraussetzung ist hierbei, daß bereits ein Bahnbetrieb und -verkehr stattfindet. Solange die Bahn noch im Bau begriffen ist, unterliegt sie der Ueberwachung durch die allgemeine Polizei, auch wenn die Bauarbeiten von der Reichsbahn selbst mit eigenen Arbeitern ausgeführt werden.[55]) Die Bezugnahme auf die für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen läßt erkennen, daß die Bahnpolizei auf den im vorausgegangenen Abschnitt näher umschriebenen Bahnanlagen in hervorragendem Maße sicherheitspolizeiliche Befugnisse auszuüben hat.[56]) Sie beschränkt sich aber in sachlicher Hinsicht auf diejenigen Maßnahmen, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit auf dem Gebiet der Bahnanlagen notwendig sind. So ist jedenfalls der Hinweis auf die für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen sinngemäß zu verstehen. Welche Polizeiverordnungen im einzelnen für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr Geltung beanspruchen können, läßt sich allgemein-verbindlich nicht bestimmen, diese Frage kann vielmehr immer nur von Fall zu Fall entschieden werden. Gleichgültig ist es hierbei, von wem die zur Anwendung zu bringenden Polizeiverordnungen erlassen worden sind. Auch allgemein-polizeiliche Verordnungen haben Berücksichtigung zu finden,

53) Vgl. Schmid, Die öffentlich-rechtliche und privatrechtliche Stellung der Eisenbahn-Hilfs- und Nebenbetriebe. Diss. Tübingen 1909, S. 7; Golz, Arch. 1935, S. 30; eine genaue Aufzählung der einzelnen Bahnanlagen bringt O. Mayer Arch. f. öff. R. Bd. 16, S. 80 ff.; vgl. ausserdem Kittel in v. Bitters Hdw., Art. „Bahnanlagen"; ferner pr. OGV. 63, 453 ff.; 68, 448; OLG. Köln in ZVDEV 1892, S. 367.

54) Vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 4 Abschn. II – 2 dies. Arb.

55) Vgl. Eger, Hdb. S. 36; Hartmann a. a. O., S. 32, Golz, Arch. 1935, S. 31; RG. in Eger Z 45, S. 47. Bezüglich der Oberbauarbeiten ist allerdings festzustellen, dass hierfür die Bahnpolizei und nicht die allgemeine Polizei zuständig ist. Vgl. Machate, ZVDEV 1928, S. 636.

56) a. A. Eichner, Bayr. Gemeinde- u. Verwaltungszeitg. 1926, Sp. 177 ff.; vgl. hierzu die Widerlegung bei Golz, Arch. 1935, S. 31/32 u. S. 44/45.

falls sie die Interessen der Eisenbahn berühren; denn es ist durchaus möglich, daß die allgemeine Polizei in die Lage versetzt wird, Polizeiverordnungen erlassen zu müssen, die gleichzeitig für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr bedeutungsvoll sind, deren Durchführung aber in erster Linie der Bahnpolizei obliegt.[57])

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß in Preußen auch der § 10 II 17 ALR. bezw. § 14 PVG. für den Umfang der bahnpolizeilichen Befugnisse unmittelbar maßgebend ist.[58]) Die Notwendigkeit einer prinzipiellen und für die Begriffsbestimmung der Bahnpolizei maßgeblichen Verweisung auf landesrechtliche Polizeigesetze – zumindest noch für den gegenwärtigen Rechtszustand – ist bereits in anderem Zusammenhange ausführlich erörtert worden.[59])

Bei der Ausübung ihrer sicherheitspolizeilichen Tätigkeit ist die Bahnpolizei an die gleichen Voraussetzungen und Grundsätze gebunden wie die allgemeine Polizei. Was nun die bahnpolizeilichen Maßnahmen als solche anbetrifft, so beschränken sich diese – im Gegensatz zur allgemeinen Polizei – auf den Erlaß von Verfügungen und die Anwendung unmittelbaren Zwanges. Ein Verordnungsrecht steht weder den Stellen der Deutschen Reichsbahn im allgemeinen, noch der Bahnpolizei im besonderen zu, da es an der hierzu erforderlichen gesetzlichen Ermächtigung mangelt.[60]) Das Recht, Verordnungen zu erlassen, die den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen regeln, ist allein der Reichsregierung vorbehalten, die dieses Recht auf den Reichsverkehrsminister übertragen hat.[61]) Um aber trotzdem der Bahnpolizei die Möglichkeit zu geben, an eine unbestimmte Vielzahl von Personen allgemein verbindliche Anordnungen ergehen zu lassen, wurde in § 77 BO. das Institut der „allgemeinen Vorschriften" geschaffen. Diese erfüllen praktisch im wesentlichen den gleichen Zweck wie die sonst üblichen Polizeiverordnungen, nur ist ihr Erlaß nicht an die erschwerten Voraussetzungen der eigentlichen Polizeiverordnungen geknüpft, wie sie von den verschiedenen landesrechtlichen Polizeigesetzen gefordert werden [62]). Außerdem können sie für den Fall der Zuwiderhandlung selbständig keine Strafe androhen, eine derartige Strafandrohung ist vielmehr generell in § 82 BO. enthalten.[63])

Hinsichtlich der bahnpolizeilichen Verfügungen ist festzustellen, daß sie, wenn auch in § 77 BO. als „dienstliche Anordnungen" bezeichnet, dennoch den Charakter ausgesprochener Polizeiverfügungen haben. Sie stellen sich dar als polizeiliche Anordnungen, die in einem bestimmten Einzelfalle an bestimmte Personen oder einen bestimmten Personenkreis ergehen. Daß die Bahnpolizeibehörden zum Erlaß von bahnpolizeilichen Verfügungen zuständig sind – eine unerläßliche Voraussetzung polizeilicher Verfügungen -, ergibt sich schon aus dem Zusatz, daß die Reisenden und das sonstige Publikum verpflichtet

57) Vgl. Golz, Arch. 1935, S. 33; Hartmann, a. a. O., S. 67.
58) Vgl. Sarter-Kittel, a. a. O., S. 244; Hartmann a. a. O., S. 32.
59) Vgl. hierzu die Ausführungen in Abschn. I, 2 dieses Kapitels, Seite 9 ff.
60) a. A. Mayer, Dtsch. Pol. Arch. 1934, S. 266 ff. Abschn. 4 u. 5; Olshausen, ZVDEV 1929, S. 450; Mielck, Allgemeine Staatspolizei u. Bahnpolizei, S. 15, insbesondere Jaschkowitz, ZVDEV 1932, S. 682 ff., der die notwendige gesetzliche Grundlage für bahnpolizeiliche Verordnungen in den „allgemeinen Vorschriften" des § 77 BO erblicken will. Vgl. hierzu die Widerlegung durch Golz, Arch. 1935, S. 35; außerdem Hertel, a. a. O., S. 24; Fritsch, Hdb. 1930, S. 329, Anm. 38 b.
61) Art. 91 RV. i. V. mit der VO. v. 29. Okt. 1920 (RGBL. 1920, I, S. 1859); vgl. hierzu Anschütz, Komm., Bem. 2 zu Art. 91 RV.
62) Vgl. hierzu beispielsweise § § 24 ff. insbes. § 32 PVG.
63) Vgl. Hertel, a. a. O., S. 24.

sind, den „dienstlichen Anordnungen" der Bahnpolizeibeamten „Folge zu leisten". Folge zu leisten braucht man aber nur den obrigkeitlichen Anordnungen solcher Behörden, die zum Erlaß derartiger Anordnungen auch befugt sind. Hieraus geht übrigens unzweifelhaft hervor, daß die „dienstlichen Anordnungen" oder wie es früher hieß, die „allgemeinen Anordnungen", nicht nur Mahnungen oder Drohungen sind,[64] sondern obrigkeitliche Willenserklärungen, denen eine Gehorsamspflicht seitens der Betroffenen gegenübersteht.[65] Die Anwendung unmittelbaren Zwanges ist für die Bahnpolizei in § 77 Abs. 2 BO. ausdrücklich vorgesehen, und zwar in den Fällen, in denen die Anordnungen der Bahnpolizeibeamten ohne diesen Zwang nicht durchgesetzt werden könnten.[66]

2. Die positive Aufgabe.

Neben der soeben geschilderten Begrenzung ihrer negativen Aufgaben zeichnet sich die Bahnpolizei vor allem aber noch dadurch aus, daß sie – im Gegensatz zur allgemeinen Polizei – eine positive Aufgabe zu erfüllen hat. Aus dem engen und unmittelbaren Zusammenhange, in welchem die Bahnpolizei zu dem gesamten Eisenbahnbetrieb und -verkehr steht, ergibt sich schon ganz von selbst, daß sie nicht nur zum Zwecke der Gefahrabwehr, sondern darüber hinaus in gewissem Umfange auch zum Zwecke der Förderung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs tätig wird. Die besonderen, durch den Verkehr bedingten Bedürfnisse, aus denen heraus die Bahnpolizei überhaupt geschaffen wurde, beschränken sich nicht darauf, den Eisenbahnbetrieb und -verkehr vor unmittelbaren Störungen zu bewahren, sie erheischen vielmehr auch ein gewisses Maß an positiver Tätigkeit, ohne die eine geordnete Abwicklung des Verkehrs garnicht möglich wäre. Hierzu gehört beispielsweise, selbst wenn es in den §§ 75 ff. BO. nirgends ausdrücklich erwähnt ist, daß die Bahnpolizei körperlich behinderten Personen im Interesse einer raschen Zugabfertigung beim Ein- und Aussteigen behilflich ist, Auskünfte und Ratschläge erteilt, kurzum, daß sie „Dienst am Kunden" übt. Der Eisenbahnbetrieb und -verkehr als solcher bildet insoweit eine selbständige Einheit und ist daher nach besonderen Grundsätzen zu beurteilen. Diese Grundsätze ergeben sich aus der besonderen Eigenart des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs. Infolgedessen hat die Bahnpolizei ausser ihrer negativen noch eine positive Aufgabe zu erfüllen, die man als Sorge für eine geordnete Abwicklung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs umschreiben kann.[67] Sie ist Förderung des objektiven Betriebes als eigenen Gutes und Wertes.

3. Ergebnis.

Als bisheriges Ergebnis ist festzustellen:

Bahnpolizei ist diejenige Tätigkeit der Bahndienststellen, die dem Publikum gegenüber, das der Befehlsgewalt der Deutschen Reichsbahn nicht unterworfen ist, für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen sowie für eine geordnete Abwicklung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs zu sorgen hat.

---

64) So Lehmann, a. a. O., S. 53.
65) Vgl. Hartmann, a. a. O., S. 69.
66) Nähere Einzelheiten hierzu bei Hartmann, a. a. O., S. 70 ff.
67) Vgl. Golz, Arch. 1935, S. 31; ferner Olshausen ZVDEV. 1929, S. 448; „Ihre (d. h. der Bahnpolizei, d. Verf.) Aufgabe ist die Fürsorge für Sicherheit und Ordnung des Betriebs und Verkehrs".

3. Kapitel :
Das Wesen der Bahnpolizei.

Ueber das Wesen der Bahnpolizei besteht großenteils noch erhebliche Unklarheit. Zwar wird überwiegend angenommen, daß es sich bei der Bahnpolizei um eine Sonderpolizei handelt [68]), aber daneben wird auch die Ansicht vertreten, daß die Bahnpolizei unter den weiteren Begriff der Anstaltspolizei falle. [69]) Als dritte Möglichkeit bleibt dann noch die Charakterisierung als Verwaltungspolizei übrig, auf die allerdings in der bisherigen bahnpolizeilichen Spezialliteratur nirgends ausdrücklich hingewiesen worden ist.[70]) Wenn deshalb im Folgenden der Versuch unternommen wird, das Wesen der Bahnpolizei anhand der bestehenden Kategorien aufzuzeigen, so erscheint es unerläßlich, auf sämtliche oben erwähnten Möglichkeiten einer Einordnung der Bahnpolizei kurz einzugehen. Erst durch die Gegenüberstellung und Vergleichung der Bahnpolizei mit den Begriffen der Anstalts-, Sonder- und Verwaltungspolizei ist es möglich, die dem eigentlichen Wesen der Bahnpolizei entsprechende Kennzeichnung zu ermitteln. Hierbei handelt es sich weniger um die Frage der äusseren Formulierung, als vor allem darum, die innere Substanz der Bahnpolizei klar hervortreten zu lassen, denn jenen Bezeichnungen liegen jeweils ganz bestimmte Rechtsvorstellungen zugrunde, die zugleich für die wesensmäßige Charakterisierung der Bahnpolizei von entscheidender Bedeutung sind.

I. Die Bahnpolizei als Anstalspolizei?

Nach der von Otto Mayer [71]), Kormann [72]) und Fleiner [73]) ausgebildeten Lehre ist jede öffentliche Anstalt befugt, zum Schutze ihrer Einrichtungen die Störungen, welche ihr bei Verfolgung ihrer Zwecke durch das Verhalten des Einzelnen bereitet werden, selbsttätig und von sich aus abzuwehren.[74]) Diese Anstaltspolizei beruht nicht auf besonderer gesetzlicher Grundlage, sondern sie steht den Organen der öffentlichen Anstalt ohne weiteres, gewissermaßen aus eigener Machtvollkommenheit zu. Trotzdem muß sich natürlich die Tätigkeit der Anstaltspolizei im Rahmen der bestehenden Gesetze halten, d. h. es stehen ihr nicht mehr Machtbefugnisse zu als der allgemeinen Polizei.[75]) Auch die Bahnpolizei ist gelegentlich [76]) als eine solche

68) Vgl. Sarter-Kittel, a. a. O., S. 243; Hartmann a. a. O., S. 24; Golz, Arch. 1935, S. 28/29; Weber a. a. O., S. 19.

69) Vgl. Kehrl a. a. O., S. 7; List, Verkehrsrechtl. Rdsch. 1936, Heft 1 u. 2, Gruppe 1a, Bl. 2 ff. Die Ansicht v. Müller, JW. 1930, S. 2833, dass die Bahnpolizei eine sog. Betriebspolizei bilde, ist abwegig, da Müller von d. unrichtig. Voraussetzung ausgeht, dass d. Dtsch. Reichsb. eine, wenn auch privilegierte, so doch Privatgesellschaft sei. Vgl. auch Giessner in Pol. Arch. 1921, Sp. 421, der die Bahnpolizei ledigl. als bevorrechtigtes Hausrecht d. Eisenbahn ansehen will.

70) Schunck a. a. O., S. 24 spricht allerdings in der Ueberschrift des Abschnitts IV B von „Eisenbahnverwaltungspolizei".

71) Vgl. Otto Mayer, Verw. Recht, Bd. I S. 214, Anm. 3, Bd. II S. 284 f.

72) In Annalen d. Dtsch. Reichs 1912, S. 198 ff.

73) Vgl. Fleiner, Institutionen, S. 330 ff.

74) Ders. a. a. O., S. 330: „Die Organe der öffentl. Anstalt sind mit der Kompetenz zu unmittelbarer Verteidigung d. Anstalt ausgestattet, insbes. besitzen sie d. Befugnis, ohne weiteres zwangsweise alles zu beseitigen, was d. Betrieb d. Anstalt im Wege steht und sie an d. Erfüllg. ihrer Aufgabe hindert".

75) A. A. Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 436, 516, der d. Vorhandensein einer Anstaltspolizei in dieser Form leugnet u. der Meinung ist, dass es derartige anstaltspolizeiliche Befugnisse ohne besondere gesetzliche Grundlage nicht gebe. Vgl. ausserdem Friedrichs a. a. O., S. 54.

76) Vgl. hierzu Anmk. 69.

Anstaltspolizei angesprochen worden, und zwar mit der Begründung, daß ihre Befugnisse allein aus der Anstaltsgewalt des Eisenbahnunternehmens herrührten. Weber[77]) hat aber durchaus zutreffend darauf hingewiesen, daß das Recht der Bahnpolizei ein Recht kraft spezieller gesetzlicher Bestimmung ist, sodaß es sich erübrigt, die Bahnpolizei als Anstaltspolizei aus dem Begriff der Anstalt abzuleiten. Wenn demgegenüber List[78]) zur Rechtfertigung des anstaltspolizeilichen Charakters der Bahnpolizei geltend macht, daß die gesetzliche Verankerung der Bahnpolizei in der BO. keine schöpferische, sondern nur feststellende Bedeutung habe, so verwischt er damit die spezifische Eigenart der Anstaltspolizei. Ganz abgesehen davon trifft es auch rein sachlich nicht zu, daß die gesetzliche Verankerung der Bahnpolizei nur feststellende Bedeutung habe, denn aus dem geschichtlichen Werdegang der Bahnpolizei ist unzweifelhaft zu erkennen, daß die bahnpolizeilichen Befugnisse den einzelnen Eisenbahnunternehmern erst durch besondere Bahnpolizeireglements von Seiten des Staates ausdrücklich übertragen worden sind.[79]) Es ist also ausgeschlossen, daß die gesetzlichen Bestimmungen über die Bahnpolizei nur feststellende Bedeutung haben können. Infolgedessen kann auch die Bahnpolizei nicht als Anstaltspolizei angesprochen werden.

II. Die Bahnpolizei als Sonderpolizei oder Verwaltungspolizei?

1. Sonderpolizei und Verwaltungspolizei im allgemeinen.

Von einer Sonderpolizei spricht man ganz allgemein überall da, wo einzelne Zweige des gesamten polizeilichen Aufgabenbereichs nicht den ordentlichen Polizeibehörden, sondern eigens hierzu errichteten besonderen Behörden zur Wahrnehmung übertragen sind.[80]) Das eigentliche Wesen der Sonderpolizei wird indessen erst dann offenbar, wenn man ausser diesem formalen noch ein materielles Unterscheidungsmerkmal heranzieht. Bekanntlich ist die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit Zweck jeder Polizei. Die Schaffung einer Sonderpolizei kann nun auf zweierlei Weise erfolgen, weshalb man zwei verschiedene Gruppen von Sonderpolizeien zu unterscheiden hat. Die erste Gruppe entsteht dadurch, daß der allgemeine Zweck der Polizei beschränkt wird, indem der betreffenden Sonderpolizei nur einer jener Schutzzwecke anvertraut wird, wie beispielsweise Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit oder Wahrung der öffentlichen Ordnung, ohne daß aber im übrigen ihr Tätigkeitsbereich irgend eine Begrenzung erfährt. Darüber hinaus kann der betreffende Hauptzweck wiederum in einzelne Unterzwecke zerfallen, etwa die Sorge für Leben und Gesundheit (Gesundheitspolizei, Teilgebiet der Sicherheitspolizei im engeren Sinne) oder Sittlichkeit und Anstand (Sittenpolizei, Teilgebiet der Ordnungspolizei). Die zweite Gruppe entsteht dadurch, daß für die in Frage kommende Sonderpolizei eine Beschränkung des allgemein-polizeilichen Betätigungsfeldes auf die Ueberwachung bestimmter Lebensgebiete, räumlicher Bezirke und dergleichen stattfindet, während die zu verfolgenden Zwecke nicht eingeschränkt werden. Hierzu gehören unter an-

77) Weber, a. a. O., S. 18.
78) List a. a. O., Bl. 2.
79) Vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 1, Abschn. I dieser Arbeit.
80) Vgl. Kehrl, a. a. O., S. 10.

derem die Verkehrs-, Gewerbe-, Bau-, Vereins-, Versammlungspolizei usw. Diese beiden Gruppen stehen nicht vollkommen beziehungslos zueinander, vielmehr steht die erste zur zweiten Gruppe in dem gleichen materiellen Verhältnis wie die allgemeine zur besonderen Polizei, d. h. die durch ihren Tätigkeitsbereich beschränkte geht grundsätzlich der zweckbegrenzten Sonderpolizei vor.[81])

Als Verwaltungspolizei wird im allgemeinen diejenige polizeiliche Tätigkeit angesehen, die lediglich den Schutz bestimmter Verwaltungsgebiete zum Gegenstand hat. Sie wird im Wesentlichen aus dem Gegensatz zur eigentlichen Sicherheitspolizei begriffen, mit welcher sie gemeinsam den Obergriff der Sicherheitspolizei im weitesten Sinne bildet.[82]) Auch die Verwaltungspolizei hat für Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu sorgen. Was sie aber von der eigentlichen Sicherheitspolizei unterscheidet, ist die Tatsache, daß sie ihre Tätigkeit nur im Rahmen eines bestimmten Verwaltungsbereiches wahrnimmt.[83]) Die Verwaltungspolizei läuft gewissermassen neben der eigentlichen Verwaltungstätigkeit her, um deren positiven Zweck durch die Abwehr von Gefahren zu unterstützen[84]) und wird deshalb regelmäßig von der für die betreffende Verwaltung allgemein zuständigen Behörde wahrgenommen. Ihrem polizeilichen Charakter entsprechend beschränkt sich naturgemäß die Zwangsgewalt der Verwaltungspolizei auf die negative Tätigkeit der Gefahrabwehr. „Soweit dagegen Zwang zur Durchsetzung positiver Verwaltungsziele angewandt wird, liegt keine Verwaltungspolizei mehr vor, sondern reiner Verwaltungszwang".[85]) Zur Verwaltungspolizei werden demgemäß in der Regel vor allem die Baupolizei und die Feuerpolizei gerechnet.[86])

Vergleicht man nunmehr Sonderpolizei und Verwaltungspolizei miteinander, so fällt zunächst auf, daß einige Sonderpolizeizweige zugleich auch als Verwaltungspolizei gekennzeichnet werden. So hat beispielsweise Kehrl die Baupolizei und die Bahnpolizei sowohl als Sonder-, wie auch als Verwaltungspolizei angesprochen.[87]) Hierdurch wird leicht der Eindruck erweckt, als ob Sonderpolizei und Verwaltungspolizei nur zwei verschiedene Bezeichnungen für dieselbe Institution seien, zum mindesten aber als ob sich Sonderpolizei und Verwaltungspolizei im Grunde weitgehend deckten. In Wirklichkeit verhält es sich jedoch so, daß diesen beiden Bezeichnungen auch zwei ganz verschiedene Erscheinungen unseres öffentlichen Rechts

81) Vgl. Müller in Pr. Verw. Bl. 1915, S. 115/16.
82) Vgl. Giese-Neuwiem-Cahn, Verwaltungsrecht, S. 154.
83) Vgl. Seydel-Grassmann, a. a. O., Bd. II, S. 218: „Nach dem Gegenstand der abzuwehrenden Gefährdung scheidet sich die Polizei in zwei Teile. Insofern sie gegen Gefährdung sich richtet, welche die Sicherheit des Staates oder seiner Angehörigen im allgemeinen bedrohen, ist sie Sicherheitspolizei, insofern sie den Schutz bestimmter staatlicher Verwaltungsgebiete bezielt, ist sie Verwaltungspolizei".
84) Vgl. Kehrl, a. a. O., S. 9/10: „Hier hat die Polizei den Zweck, mit dem nötigen Nachdruck die Ordnung auf diesen Verwaltungsgebieten zu gewährleisten und die Erreichung des Zieles der Verwaltungstätigkeit zu erleichtern. Die Verwaltungspolizei bildet also gewissermassen die Kehrseite der übrigen Verwaltungstätigkeit und steht mit dieser in engster Verbindung".
Vgl. auch Jellinek, Verwaltungsrecht, Seite 425, 426, sowie Otto Mayer, Verwaltungsrecht, Bd. I., Seite 211/12, die sich dem Begriff der Verwaltungspolizei gegenüber ablehnend verhalten. Neuerdings hat Jungmann, in Dtsch. Verw. Blätter 1935, Sp. 1 ff. die Ansicht vertreten, daß die Verwaltungspolizei als „Aufsicht" unter den Begriff der Verwaltung zu bringen sei. –
85) Vgl. Kehrl, a. a. O., Seite 10.
86) Vgl. Kehrl, a. a. O., Seite 9.
87) Derselbe, a. a. O., Seite 9/10.

zugrunde liegen, nur stößt eben eine scharfe Grenzziehung in der Praxis, wie bei vielen anderen Dingen so auch hier mitunter auf erhebliche Schwierigkeiten. Einen einigermaßen brauchbaren Maßstab für die gegenseitige Abgrenzung erhält man am besten dadurch, daß man zunächst von der Stellung der Sonderpolizei und Verwaltungspolizei im Rahmen der allgemeinen staatlichen Verwaltungsorganisation ausgeht.

Die Sonderpolizei wird von selbständigen Behörden ausgeübt, die Verwaltungspolizei hingegen bildet lediglich einen Annex eines bestimmten Verwaltungszweiges. Der tiefere Grund für diese rein formale Abgrenzung ist darin zu erblicken, daß die Sonderpolizei einen eigenen, wenn auch unter Umständen beschränkten polizeilichen Zweck erfüllt, während die Verwaltungspolizei nur den positiven Zweck eines anderen Verwaltungsbereichs durch polizeiliche Maßnahmen unterstützt. Der Unterschied besteht demnach in der völlig verschieden gearteten Zweckbestimmung beider Polizeien. Bei der Sonderpolizei kommt es auf den jeweiligen absoluten Polizeizweck an, für die Verwaltungspolizei dagegen ist die ausdrückliche Bezugnahme auf den Zweck eines bestimmten anderen Verwaltungszweiges entscheidend. Je nachdem, ob ein ausgesprochener Polizeizweck oder der positive Zweck irgend eines Verwaltungsgebietes im Vordergrund steht, handelt es sich dementsprechend entweder um Sonderpolizei oder um Verwaltungspolizei.

2. Die Bahnpolizei im Verhältnis zur Sonderpolizei und zur Verwaltungspolizei.

Unter Berücksichtigung der im vorausgegangenen Abschnitt aufgezeigten Gesichtspunkte hat die Betrachtung über das Wesen der Bahnpolizei an den von ihr erfüllten Zweck anzuknüpfen. Je nachdem, ob die Bahnpolizei einen eigenen polizeilichen Zweck verfolgt, oder ob sie lediglich dem allgemeinen Betriebszweck der Deutschen Reichsbahn dient, wird man die Bahnpolizei entweder als Sonder- oder als Verwaltungspolizei zu kennzeichnen haben.

Sehr aufschlußreich sind in diesem Zusammenhange die Gründe, die überhaupt zur Entstehung einer besonderen Bahnpolizei geführt haben. Bekanntlich nahm der Staat von Anfang an die Polizeigewalt auf den Schienenwegen für sich in Anspruch.[88]) Es hätte also nahe gelegen, die Wahrnehmung der bahnpolizeilichen Aufgaben den staatlichen Polizeibehörden zu übertragen, wobei in Anbetracht der Eigentümlichkeiten des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs die Schaffung einer (staatlichen) Sonderpolizeibehörde zweckmäßig gewesen wäre. Dieser Weg wurde jedoch – wie bereits erwähnt – nicht beschritten. Vielmehr übertrug der Staat die bahnpolizeilichen Befugnisse den einzelnen Eisenbahnunternehmern zur selbständigen Ausübung, um ihnen auf diese Weise die Durchführung ihrer im öffentlichen Interesse wahrzunehmenden Aufgaben zu erleichtern. Noch deutlicher tritt der ausgesprochene Hilfscharakter der Bahnpolizei zutage, wenn man sie im Zusammenhange mit den übrigen hoheitlichen Befugnissen der Eisenbahnunternehmer betrachtet. Diese Hoheitsrechte, die überhaupt keinen eigenen Zweck zu erfüllen haben, sind den Eisenbahnunternehmern sicherlich nicht um ihrer selbst willen verliehen wor-

88) Vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 1, Abschn. I, dieser Arbeit.

den. Denn welchen Sinn sollte auch beispielsweise ein selbständiges, von dem Betriebszweck unabhängiges Enteignungsrecht [89]) der Eisenbahnverwaltung haben? Ihre eigentliche Bedeutung erhalten alle diese Hoheitsrechte erst durch die Bezugnahme auf das Eisenbahnunternehmen. Hierdurch wird ohne weiteres offenbar, daß die sämtlichen öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Eisenbahnunternehmer ausschließlich der Erreichung des Betriebszweckes im weitesten Sinne dienen. Gerade der Umstand, daß den Eisenbahnverwaltungen auch andere als polizeiliche Hoheitsbefugnisse übertragen worden sind, beweist aber, daß man im Grunde den Zweck der Bahnpolizei weniger in der Erfüllung eigener polizeilicher Aufgaben, als vor allem in der Unterstützung des allgemeinen Betriebszweckes zu erblicken hat. Jedenfalls ist kein Grund ersichtlich, der Beurteilung der Bahnpolizei einen anderen Maßstab als den übrigen Hoheitsbefugnissen der Eisenbahnverwaltung zugrunde zu legen.

Die auf den allgemeinen Betriebszweck abgestellte Zielsetzung der Bahnpolizei hat naturgemäß eine besonders enge Verknüpfung mit dem Eisenbahnbetrieb und -verkehr zur Folge. Sie äussert sich vor allem darin, daß die meisten Bahnpolizeibeamten in erster Linie Betriebsbeamte sind,[90]) die ihre bahnpolizeilichen Befugnisse nur nebenher ausüben.[91]) Auch die Tatsache, daß die Bahnpolizei durch ihren „Dienst am Kunden" über den Rahmen der eigentlichen Gefahrabwehr hinausgeht, weist deutlich darauf hin, dass der allgemeine Betriebszweck durchaus im Vordergrund steht. Die eigentliche polizeiliche Tätigkeit der Bahnpolizei macht sich überhaupt erst innerhalb der durch den Betriebszweck gezogenen Schranken bemerkbar. Wenn auch die Bahnpolizei insoweit ausgesprochen polizeiliche Aufgaben wahrzunehmen hat, so fehlt es ihr doch an einem selbständigen polizeilichen Zweck [92]). Da somit die Bahnpolizei lediglich zur Unterstützung des positiven Betriebszweckes der Eisenbahnverwaltung eingesetzt wird, muß sie als Verwaltungspolizei in dem weiter oben dargelegten Sinne angesprochen werden.

4. Kapitel:
Das Verhältnis der Bahnpolizei zur allgemeinen Polizei.

I. Im allgemeinen.

Von hervorragender Wichtigkeit für die polizeiliche Praxis ist die Frage der gegenseitigen Abgrenzung der Bahnpolizei von der allgemeinen Polizei und deren besonderen Zweigen. Die Bahnpolizei bildet nämlich nicht nur einen materiellen Ausschnitt aus dem Gesamtbereich polizeilichen Wirkens. Sie ist vielmehr als Verwaltungspolizei auch formell aus dem Tätigkeitsbereich der allgemeinen Polizei ausgeschieden. Denn sie wird bereits seit ihrem Entstehen von den Eisenbahn-, und nicht von den ordentlichen Polizeibehörden ausgeübt.

89) Vgl. § 38 RGB.
90) Vgl. § 74 BO.
91) Vgl. List a. a. O., Bl. 3, 1. Spalte-Mitte.
92) Vgl. Denselben, a. a. O., Bl. 3, 1. Spalte-Mitte: „. . ., dass die Bahnpolizei keinen absoluten Polizeizweck hat, . . .". List sieht also den Zweck der Bahnpolizei durchaus richtig in der Unterstützung des allgemeinen Betriebszweckes. Infolge seiner unzutreffenden Bewertung der gesetzlichen Grundlagen der Bahnpolizei kommt er aber – wie bereits ausgeführt – zu dem Ergebnis, dass die Bahnpolizei eine Anstaltspolizei sei. –

Die Tatsache, dass Bahnpolizei und allgemeine Polizei nicht von derselben, sondern von verschiedenen Behörden wahrgenommen werden, hat naturgemäß zur Folge, daß häufig Kompetenzkonflikte zwischen beiden Behördengruppen vorkommen. Je nachdem, ob sich beide gleichzeitig für zuständig oder unzuständig erklären, spricht man entweder von positivem oder negativem Kompetenzkonflikt. Um jedoch derartige Unzuträglichkeiten weitestgehend zu beseitigen, war man seit jeher bestrebt, eine möglichst scharfe Abgrenzung der beiderseitigen Zuständigkeitsbereiche herbeizuführen. Steht beispielsweise in einem bestimmten Einzelfalle fest, dass die Bahnpolizei zuständig ist, dann ist ein Eingreifen der allgemeinen Polizei unzulässig, denn keine Behörde darf ohne besonderen Rechtstitel in die Zuständigkeitssphäre einer anderen Behörde eindringen[93]). Aber gerade im Zusammenhange mit der Bahnpolizei läßt sich in vielen Fällen eine klare Entscheidung nicht treffen, weil sich die beiderseitigen Wirkungsbereiche sehr oft überschneiden. Es bleibt dann zur Behebung derartiger Schwierigkeiten nichts anderes übrig, als entweder den Weg gegenseitiger Vereinbarung zu beschreiten oder die beiden gemeinsam vorgesetzte Behörde zur Entscheidung anzurufen.

Bei der Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei ist zunächst davon auszugehen, daß Bahnpolizei und allgemeine Polizei einander völlig gleich- und nebengeordnet sind [94]). Die Bahnpolizei ist keine Ergänzung der allgemeinen Polizei, sondern sie ist in ihrem durch § 75 BO umschriebenen Wirkungsbereich die Polizei schlechthin [95]). Andernfalls hätte die Schaffung der Bahnpolizei durch besondere gesetzliche Vorschrift überhaupt keinen Sinn. Vor allem wäre es im Falle der Unterordnung der Bahnpolizei unter die allgemeine Polizei vollständig überflüssig, eine Unterstützungspflicht gerade der Bahnpolizeibeamten gegenüber den sonstigen Polizeibeamten nochmals ausdrücklich in § 76 BO festzulegen. Die Anerkennung der Gleichwertigkeit und Gleichberechtigung beider Polizeien hat demnach als oberster Grundsatz für die Abgrenzung der beiderseitigen Zuständigkeitsbereiche zu gelten. Weiterhin ist zu berücksichtigen, daß es mit einer geordneten Handhabung der Polizeigewalt unvereinbar ist, wenn innerhalb desselben räumlichen Bereichs zwei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrung derselben öffentlichen Interessen selbsttätig einschreiten [96]). Infolgedessen muß bei Vorliegen des gleichen öffentlichen Interesses eine der beiden Polizeien zurücktreten. Entscheidend hierfür ist die Art des Interesses, das im jeweiligen Einzelfalle Berücksichtigung finden soll [97]), denn jeder der beiden Polizeizweige hat sein eigenes Interessengebiet zu betreuen. Soweit Interessen des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs in Frage stehen, geht die Bahnpolizei der allgemeinen, insbesondere der Ortspolizei, vor; denn es ist anerkannter Rechtsgrundsatz, daß die Befugnisse der auf spezieller Norm beruhenden Polizei den Vorrang haben vor den generell geregelten Funktionen der allgemeinen Polizei [98]). Innerhalb

93) Vgl. Schoen, Deutsches Verwaltungsrecht, Seite 217.
94) Vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 28/29; Mielck, a. a. O., Seite 21; Weber, a. a. O., Seite 26; Machate, a. a. O., Seite 634.
95) a. A. Müller, in Die Polizei, 1929, Seite 616 und in JW. 1930, Seite 2835; vgl. hierzu Golz. Arch. 1935, Seite 28, und Weber, a. a. O., Seite 27.
96) Vgl. OVG. 23, 369 ff.; 56, 344.
97) Vgl. OVG. in Reger, 2. Erg. Bd. Seite 168; Verwaltungsgerichtshof Stuttgart vom 19. November 1924.
98) Vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 29; Machate, a. a. O., Seite 367, v. Arnstedt, Das preussische Polizeirecht, Seite 249; ausserdem OVG. 23, 369 ff.

der durch die Interessen des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs gezogenen Grenzen ist also die Bahnpolizei auf dem Gebiet der Bahnanlagen ausschließlich zuständig [99]). Sobald die örtliche und sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizei gegeben ist, ist ein Eingreifen der allgemeinen Polizei nicht mehr statthaft. Schreitet sie trotzdem ein, so ist ihr Handeln, weil nicht auf gesetzlicher Grundlage beruhend, unwirksam [100]). Umgekehrt kann man sagen, daß die allgemeine Staatspolizei ihre Schranken an der räumlich und sachlich begrenzten Bahnpolizei findet [101]).

Was nun die aus den Interssen des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs herrührende Zuständigkeit der Bahnpolizei selbst anbetrifft, so sieht das preußische Oberverwaltungsgericht mit Recht diese Zuständigkeit ganz allgemein dann als gegeben an, wenn Maßnahmen in Frage stehen, die sich als die Inanspruchnahme der Verfügung über die Bahnanlagen oder gar als Eingriffe in die Bahnanlagen selbst darstellen [102]). Aus diesem Grunde hat das preußische Oberverwaltungsgericht die Unterhaltung der Bahnanlagen [103]), die Freihaltung der Bahnstrecke von Hindernissen aller Art [104]), die Einrichtung und Handhabung der Bahnschranken [105]), das Rangieren auf Wegekreuzungen [106]), die Errichtung von Bedürfnisanstalten für die Reisenden [107]) sowie die Beleuchtung der in § 49 Abs. 2 EBO bezeichneten Anlagen [108]) als der ausschließlichen bahnpolizeilichen Regelung unterworfen erklärt. Die Zuständigkeitsabgrenzung der Bahnpolizei ist also im Grunde nichts anderes als eine genaue Festlegung ihres Machtbereichs [109]).

Umgekehrt ist durch die Schaffung der Bahnpolizei die allgemeine Polizei nicht vollständig aus dem Gebiet der Bahnanlagen verdrängt worden. Es ist an sich durchaus möglich, daß sich auf dem Gebiet der Bahnanlagen ein Vorgang abspielt, der ein polizeiliches Einschreiten als geboten erscheinen lässt, ohne die bahnpolizeilichen Interessen selbst irgendwie zu berühren [110]). In einem solchen Falle ist selbstverständlich die allgemeine Polizei zum Eingreifen auch auf Bahngebiet befugt. Wenn beispielsweise eine Abteilung des verbotenen Rot-Frontkämpferbundes in einer den bahnpolizeilichen Vorschriften entsprechenden Weise eine Eisenbahnfahrt unternimmt, dann besteht an sich im Interesse des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs keinerlei Anlass für die Bahnpolizei, dagegen einzuschreiten. Wohl aber gehört es zur Aufgabe der allgemeinen Polizei, hiergegen mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln polizeilich vorzugehen [111]).

---

99) Vgl. Hertel, a. a. O., Seite 54.
100) Vgl. Mielck, a. a. O., Seite 20/21; OVG. in Eger 16, 153.
101) RGStr. 37, 261.
102) OVG. v. 14. Nov. 1900 in PrVerw.Bl. 22, 266.
103) OVG. 9, 328.
104) OVG. in Arch. 1899, Seite 1382.
105) OVG. 36, 281.
106) OVG. 3, 191.
107) OVG. in Eger Z. 24, Seite 107.
108) OVG. 56, 343.
109) Golz, Arch. 1935, Seite 29.
110) Vgl. Machate a. a. O., S. 638.
111) Allerdings kann die Bahnpolizei in einem solchen Falle trotzdem befugt erscheinen, polizeilich einzuschreiten, falls die an sich zuständige Polizei nicht rechtzeitig herbeigerufen werden kann. Denn es verträgt sich nicht mit den Grundsätzen des nationalsozialistischen Staates, wenn das Auftreten staatsfeindlicher Organisationen lediglich aus Zuständigkeitsrücksichten nicht rechtzeitig verhindert werden könnte.

Erheblich schwieriger als im Falle des Vorhandenseins nur eines einzigen öffentlichen Interesses ist die Abgrenzung der beiderseitigen Zuständigkeiten von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei dann, wenn zwei oder mehrere verschiedene öffentliche Interessen gleichzeitig Berücksichtigung finden müssen. Es kommt nämlich häufig vor, daß auf dem Gebiet der Bahnanlagen neben ausgesprochen bahnpolizeilichen Interessen auch solche allgemeinpolizeilicher Art Beachtung verdienen. So ist es beispielsweise sehr wohl möglich, daß die Bahnpolizei gelegentlich der Wahrnehmung ihrer eigenen Interessen in die Lage versetzt wird, gleichzeitig auch allgemeinpolizeiliche Belange wahren zu müssen, was übrigens gleichermaßen im umgekehrten Falle für die allgemeine Polizei zutrifft. In solchen Fällen ist hinsichtlich der Zuständigkeitsfrage folgendes zu beachten:

In erster Linie müssen die verschiedenen wahrzunehmenden Interessen eines konkreten Falles in einem gewissen Zusammenhange zueinander stehen. Es genügt nicht, daß beide Interessen lediglich zur gleichen Zeit nebeneinander bestehen, sie müssen vielmehr derart miteinander verknüpft sein, daß die Wahrnehmung des einen Interesses nicht ohne gleichzeitige Berücksichtigung des anderen erfolgen kann. Ist dies nicht der Fall, so bleibt jede der beiden Behörden innerhalb ihres eigentlichen Zuständigkeitsbereichs und verfolgt selbständig nur die ihr eigens zugewiesenen Interessen. Besteht jedoch ein irgendwie gearteter innerer Zusammenhang zwischen beiden Interessen, so ist für die Zuständigkeit der einen oder anderen Polizei maßgebend, welches Interesse den Anlaß zu dem konkreten polizeilichen Einschreiten gegeben hat. Zuständig ist alsdann diejenige Behörde, deren Wirkungsbereich das Interesse angehört, das die polizeiliche Anordnung überhaupt erst notwendig gemacht hat. Anlaß in diesem Sinne ist allerdings weder ein solcher nur äußerer Art, noch irgend ein beliebiger bahn- oder allgemeinpolizeilicher Beweggrund schlechthin, sondern einzig und allein der wirkliche, d. h. der wahre innere Anlaß zu dem betreffenden polizeilichen Handeln. Dementsprechend kann jede der beiden Behörden in besonderen Fällen als befugt erscheinen, auch über den Rahmen ihres eigentlichen Interessen- und Zuständigkeitsbereichs hinaus tätig zu werden. Diese Erweiterung ihrer Zuständigkeiten rechtfertigt sich aus der Erwägung heraus, daß es zugunsten einer klaren und übersichtlichen Regelung zweckmäßig ist, die zusammenhängenden Angelegenheiten beider Behörden in einem einheitlichen Verfahren zu erledigen [112]). Gelangt deshalb eine der beiden Behörden nach pflichtmäßiger Nachprüfung aller vorliegenden Umstände zu der Ueberzeugung, daß die ihrer Obhut anvertrauten Interessen derart verletzt sind, daß – zunächst unabhängig von dem Zusammenhang mit dem Interesse der anderen Behörde – ein selbsttätiges polizeiliches Einschreiten erforderlich ist, so steht ihr damit gleichzeitig auch die Befugnis zu, in den Zuständigkeitsbereich der anderen Behörde überzugreifen, sofern beide Interessen zweckmäßigerweise nur in einem einheitlichen Verfahren wahrgenommen weden können.

Die Bahnpolizei hat sich dementsprechend bei Ausübung ihrer Tätigkeit nicht nur auf die Wahrnehmung der ihrer besonderen Obhut anvertrauten Interessen des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs zu beschänken, sondern sie hat darüber hinaus allgemeinpolizeiliche In-

112) OVG. v. 25. Mai 1889 in PrVerwBl. 11, S. 32; OVG. 18, 395; 23, 309.

teressen zu berücksichtigen, soweit sie in ihren örtlichen Zuständigkeitsbereich fallen [113]). Sie ist deshalb berechtigt, im Zusammenhang mit ihrer eigentlichen bahnpolizeilichen Tätigkeit auch allgemeinpolizeiliche Anordnungen zu treffen. Insbesondere kann sie unter anderem sitten-, bau-, gewerbe-, wege-, gesundheits- und feuerpolizeiliche Maßnahmen ergreifen, falls dies zur Erreichung ihrer sonstigen bahnpolizeilichen Ziele notwendig erscheint [114]).

Von der allgemeinen Polizei gilt umgekehrt naturgemäß dasselbe, d. h. sie hat unter Umständen außer ihren allgemein-polizeilichen Interessen auch solche bahnpolizeilicher Art wahrzunehmen [115]). So hat beispielsweise das preußische Oberverwaltungsgericht einmal entschieden, daß Entwässerungsanlagen längs der Bahnstrecke zwar der ortspolizeilichen Zuständigkeit unterliegen, daß aber die Ortspolizei zur Vermeidung einer Gefährdung der Sicherheit der Bahnanlagen für einen den Anforderungen des Bahnbetriebes entsprechenden Zustand zu sorgen habe [116]). Die Ortspolizei wird also in diesem Falle auch im bahnpolizeilichen Interesse tätig.

Ueber den geschilderten Rahmen hinaus sind weder Bahnpolizei noch allgemeine Polizei befugt, in den Zuständigkeitsbereich der anderen Behörde einzugreifen. Ausnahmen hiervon bestehen nur dann, wenn Gefahr im Verzuge ist und in den Fällen der sog. Nacheile [117]). Wenn demgegenüber Hertel [118]) der Meinung ist, daß die Bahnpolizei bei Gefahr im Verzuge nicht außerhalb des Bahngebiets tätig sein dürfe, weil hier den Bahnpolizeibeamten überhaupt keine polizeilichen Befugnisse zustünden, so ist hierauf zu erwidern, daß es sich in derartigen Fällen eben gerade um Ausnahmen von der Regel handelt. Außerdem hat Hertel an einer anderen Stelle [119]) selbst anerkannt, daß die Bahnpolizei bei dringender Gefahr auch über ihre räumlichen Grenzen hinaus einschreiten dürfe. – Im übrigen sind die Polizeibeamten der beiden Behörden nach Maßgabe des § 76 BO verpflichtet, sich gegenseitig zu unterstützen.

Es ist leicht begreiflich, daß bei dem gegenseitigen Uebergreifen der einen Polizeibehörde in den Zuständigkeitsbereich der anderen Meinungsverschiedenheiten über die Berechtigung eines derartigen Vorgehens auftauchen können. In solchen Fällen ist in erster Linie eine gütliche Beilegung des Zuständigkeitskonflikts anzustreben [120]). Schlägt ein dahinzielender Versuch fehl, so hat die beiden gemeinsam vorgesetzte Behörde für Abhilfe zu sorgen [121]). Dies ist jedoch bis vor kurzem auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen, weil es in Wirklichkeit eine sowohl der allgemeinen als auch der Bahnpolizei gemeinsam vorgesetzte Behörde bisher nicht gegeben hat. Selbst der

113) OVG. 5, 222; 7, 256; 9, 230; 12, 252.
114) Vgl. OVG. v. 18. Okt. 1897 in EgerZ. 14, 343; ferner OVG. v. 7. März 1899 in EgerZ. 16, 128. – Diese Uebertragung allgemein-polizeilicher Funktionen ist nicht mit den sicherheitspolizeilichen Befugnissen der Bahnpolizei zu verwechseln; diese sicherheitspolizeilichen Befugnisse gehören, wie bereits weiter oben dargelegt wurde, ohne weiteres zu dem Begriff der Bahnpolizei und brauchen ihr deshalb nicht mehr besonders übertragen zu werden.
115) Vgl. Hartmann a. a. O., S. 35; Hertel a. a. O., S. 54.
116) OVG. v. 14. Nov. 1900 in PrVerwBl. 22, 266; OVG. 24, 395 ff.
117) Vgl. Golz, Arch. 1935, S. 43; Mayer, in Dtsch. Pol. Archiv 1934, S. 300 ff.
118) a. a. O., S. 54.
119) a. a. O., S. 57.
120) Vgl. hierzu den nicht mehr in Geltung befindlichen Erlass des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. Juni 1889 (MinBl. i. V. S. 136). Ausserdem Hartmann, a. a. O., S. 36; Golz, Arch. 1935, S. 325/26.
121) Vgl. Hartmann a. a. O., S. 37; Golz, Arch. 1935, S. 326; OVG. 2, 399; 3, 191; 29, 231.

Reichsregierung konnte man früher diesen Charakter nicht zuerkennen, da sie zwar den allgemeinen Polizeibehörden der einzelnen Länder, nicht aber der Deutschen Reichsbahn und ihren Behörden gegenüber eine Dienstaufsicht ausgeübt hat[122]). Diese wurde vielmehr, da die Reichsbahn den Betrieb unter eigener Verantwortung zu führen hatte (§ 9 Abs. 2 RBG), von ihr selbst wahrgenommen. Erst das Gesetz vom 10. 2. 1937 hat hierin grundlegenden Wandel geschaffen. Mit dem Aufgehen der Reichsbahnhauptverwaltung im Reichsverkehrsministerium (Art. 2 Abs. 1 d. Ges. v. 10. 2. 37) ist zunächst einmal die Eigenverantwortlichkeit der Reichsbahn i. S. des § 9 Abs. 2 RBG in Wegfall gekommen, denn der mit dem Reichsverkehrsminister in Realunion vereinigte Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn ist in seiner Eigenschaft als dem Führer und Reichskanzler unmittelbar unterstellter Reichsminister nur noch diesem gegenüber verantwortlich [123]). Dies hat aber andererseits zwangsläufig zur Folge, daß der Reichsverkehrsminister nunmehr Dienstvorgesetzter aller Reichsbahnbeamten gewoden ist und sämtlichen Reichsbahnbehörden gegenüber die Dienstaufsicht führt. Damit ist die Reichsregierung nicht mehr nur vorgesetzte Behörde der allgemeinen Polizei, sondern zugleich auch vorgesetzte Behörde der Bahnpolizei geworden.

Sie ist daher in Zukunft ausschließlich zuständig zur Entscheidung über Kompetenzstreitigkeiten zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei.

II. Im besonderen.

1. Zur Baupolizei.

Als Baupolizei bezeichnet man in der Regel diejenige Sonderpolizei, welche die öffentlichen Interessen an einem geplanten Bauvorhaben geltend macht, und zwar vorwiegend unter allgemeinpolizeilichen Gesichtspunkten. Infolge der landesrechtlichen Verschiedenheit des Baupolizeirechts machte sich hinsichtlich der Bahnanlagen schon frühzeitig das Bedürfnis nach einer einheitlichen, zugleich auch die besonderen Verhältnisse des Bahnbetriebs berücksichtigenden Regelung bemerkbar. Bei der Schaffung der Deutschen Reichsbahn sah man sich deshalb veranlaßt, die notwendige Vereinheitlichung herbeizuführen. Die grundlegenden rechtlichen Bestimmungen hierfür finden sich in Art 94 RV und in § 37 RBG.

In diesen Vorschriften ist der Grundsatz niedergelegt, daß die Entscheidung über den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen [124]) in erster Linie dem Reich gebührt, auch in den Fällen, in denen die von der örtlichen Baupolizei wahrzunehmenden Belange in Betracht kommen [125]). Wird hierbei der Geschäftsbereich der Landespolizei berührt [126]), so sind allerdings vor der Entscheidung des Reichsverkehrsministers die Landesbehörden anzu-

122) A. A. Hartmann, a. a. O., S. 37; Mielck a. a. O., S. 41/43.
123) Vgl. hierzu Konchen in VAE. Bd. III Heft 3, S. 144.
124) Der Begriff der Bahnanlagen gem. Art. 94 RV u. § 37 RBG. deckt sich im wesentlichen mit dem Begriff der Bahnanlagen des § 75 BO. Vgl. hierzu d. Ausführungen in Kap. 2. III. 1a dieser Arbeit.
125) Vgl. Hartmann, a. a. O., S. 39; Weber, a. a. O., S. 36.
126) Ueber den Begriff der Landespolizei in diesem Zusammenhange vgl. Hartmann, a. a. O., S. 39/40; Sarter-Kittel, a. a. O., S. 243 ff., Anschütz, Komm. Bem. 5 zu Art. 94 RV.

hören. Im einzelnen spielt sich der Hergang so ab [127]), daß die Baupläne zunächst von der Reichsbahn selbständig festgestellt (§ 37 Abs. 3 RBG) und alsdann, wenn die Anhörung der Landesbehörde erforderlich ist, dieser zur Kenntnisnahme und Begutachtung vorgelegt werden. Kommt es dabei zu Meinungsverschiedenheiten oder handelt es sich um den Bau einer neuen Reichsbahnstrecke, so sind die Baupläne stets von der Reichsregierung bezw. dem hierfür zuständigen Reichsverkehrsminister endgültig festzustellen. Auf alle Fälle aber hat die Reichsbahn „die Pläne und, falls die beteiligten Behörden sich gutachtlich geäußert haben, auch deren Gutachten dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister vorzulegen" (§ 37, Abs. 2 RBG), ehe sie mit den Bauarbeiten beginnt. Auf diese Weise ist die Gewähr dafür geboten, daß zugleich die von der örtlichen Baupolizei wahrzunehmenden öffentlichen Interessen wirtschaftlicher, kultureller und städtebaulicher Art die gebotene Berücksichtigung finden, auch wenn die Baupolizei an der Planfeststellung nicht unmittelbar beteiligt ist. Im übrigen hat die Reichsbahn selbst dafür einzustehen, „daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen". „Behördliche Abnahmen finden nicht statt". (§ 37 Abs. 5 RBG.)

Durch die Anerkennung der ausschließlichen Entscheidungsbefugnis des Reichs über den Bau neuer und die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen ist jedoch das örtliche Baupolizeirecht für die Reichsbahn nicht völlig unmaßgeblich geworden. Handelt es sich nämlich um Bauten, die nicht Reichseisenbahnanlagen sind, beispielsweise um Beamtenwohnhäuser und dergl., so ist nach wie vor die örtliche Baupolizei für die Erteilung der Bauerlaubnis zuständig. Darüber hinaus übt allerdings die örtliche Baupolizei keine weiteren polzeilichen Befugnisse mehr aus. Behördliche Abnahmen finden in solchen Fällen ebensowenig statt wie bei dem Bau von Bahnanlagen. Außerdem hat die Reichsbahn auch bei Bauten, die nicht Bahnanlagen sind, die alleinige Sorge dafür zu tragen, daß den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung entsprochen wird [128]).

Aus der Tatsache, daß die Reichsbahn ihre Bauten unter eigener Verantwortung ausführt, ist aber noch nicht der Schluß zu ziehen, daß sie nun sämtliche bau- und feuerpolizeilichen Vorschriften einfach außer Acht lassen dürfte. Im Gegenteil, gerade weil behördliche Abnahmen ihrer Bauwerke nicht stattfinden, wird die Reichsbahn umso mehr bestrebt sein, die für alle übrigen Bauten maßgeblichen Gesetze und Verordnungen weitestgehend zu berücksichtigen, sofern es die Eigenart ihres Betriebes zuläßt. Es ist also Kroppin durchaus recht zu geben, wenn er schreibt [129]), „daß sie bei allen ihren Bauten die Vorschriften der einschlägigen Polizeiverordnungen gewissenhaft befolgen muß". Den Bauüberwachungs- und Abnahmebeamten ist dies übrigens in den §§ 3, 9 und 10 der „Dienstvorschrift für die Ausführung von Bauten der Reichsbahn" ausdrücklich zur Pflicht gemacht.

2. Zur Wegepolizei.

Unter Wegepolizei versteht man im allgemeinen die staatliche Fürsorge für die Erfüllung der den Wegebau- und Unterhaltungspflichtigen obliegenden Verpflichtungen sowie den Schutz der Wege und

127) Nähere Einzelheiten hierzu bei Kroppin, ZVMEV. 1935, S. 362 ff.
128) Vgl. Hartmann, a. a. O., S. 40/41.
129) In ZVMEV. 1935, S. 363.

des Verkehrs auf ihnen. Wegepolizeibehörde ist in der Regel die Ortspolizeibehörde [130]). Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sind diejenigen Wege, Straßen und Plätze, die mit dem Bahngebiet und den Bahnanlagen in irgend einer Beziehung stehen, denn hier kann es oft zweifelhaft sein, ob sie dem Zuständigkeitsbereich der Ortspolizei oder, weil noch zum Gebiet der Bahnanlagen gehörend, dem der Bahnpolizei zuzurechnen sind. Hierbei stehen im Vordergrund des Interesses die Zufahrtswege, die Kreuzungen zwischen Weg und Eisenbahn sowie die Bahnhofsvorplätze.

Hinsichtlich der Straßen und Wege ist zunächst festzustellen, daß nicht alle, die mit der Bahn irgendwie in Berührung kommen, als Zufahrtsstraßen angesprochen werden können. Dies trifft vielmehr nur für diejenigen zu, die mit dem Bahnbetrieb und -verkehr in einem gewissen inneren Zusammenhange stehen, indem sie den Verkehr zwischen der Bahn und den einzelnen Ortschaften vermitteln [131]). Dabei sind zwei verschiedene Arten von Zufahrtswegen zu unterscheiden: die privaten und die öffentlichen. Die reinen Privat-Zufahrtswege der Bahn unterliegen ohnehin der bahnpolizeilichen Regelung, da sie ohne Zweifel zu den Bahnanlagen im Sinne der BO zu rechnen sind. Daneben kommt es aber auch häufig vor, daß ein im Privateigentum der Bahn stehender Weg durch staatlichen Hoheitsakt zu einem öffentlichen Weg erklärt worden ist. In solchen Fällen wäre an und für sich die Zuständigkeit der örtlichen Wegepolizei gegeben, wenn es sich eben nicht um einen Zufahrtsweg handelte. Ausschlaggebend für die Eigenschaft als Zufahrtsweg ist – wie bereits eingangs erwähnt – einzig und allein die Tatsache, daß sich auf ihm ein Verkehr von und zur Bahn abspielt [132]). Selbst wenn gleichzeitig damit ein Verkehr stattfindet, der rein lokaler Natur ist und mit der Bahn in keinerlei Beziehung steht, so bleibt trotzdem die Eigenschaft als Zufahrtsweg bestehen, und zwar auch dann, wenn der betreffende öffentliche Weg vorwiegend dem örtlichen Verkehr dient [133]). In allen Fällen, in denen ein öffentlicher Weg den Charakter eines solchen Zufahrtsweges hat, ist nicht die örtliche Wegepolizei, sondern die Bahnpolizei zuständig, weil hier weniger allgemein-polizeiliche, als vor allen Dingen bahnpolizeiliche Interessen Berücksichtigung finden müssen [134]). Allerdings macht das preußische Oberverwaltungsgericht zu Gunsten der allgemeinen Polizei dann eine Ausnahme, wenn durch den Zustand des betreffenden Weges derart offensichtliche Gefahren herbeigeführt würden, daß ihre Beseitigung ohne weiteres auch von jedem Privateigentümer verlangt werden könnte [135]).

Was nun die Kreuzung zwischen Weg und Eisenbahn, die sog. eisenbahnrechtliche Wegegemeinschaft anbetrifft, so kann diese in dreifacher Form auftreten: entweder als Planübergang in Schienenhöhe oder als Ueber- bezw. Unterführung. Bei dem einfachen schienengleichen Bahnübergang gehört auf alle Fälle das Wegstück zwischen den Gleisen zur Zuständigkeit der Bahnpolizei. Falls Schranken vor-

130) Vgl. Weber, a. a. O., S. 29.
131) Vgl. Golz, Arch. 1935, S. 37.
132) Nähere Einzelheiten hierzu bei Golz, Arch. 1935, S. 37/38; Hartmann, a. a. O., S. 43; Machate, a. a. O., S. 638/39; Weber a. a. O., S. 31.
133) Vgl. Golz, Arch. 1935, S. 38.
134) Vgl. Weber, a. a. O., S. 31; abweichend Müller, Pr. Verw. Bl. 37, 117.
135) OVG. 9, 238; 10, 215; 29, 438; Eger Z, 22, 244; Arch. 1901, S. 667, ebenso Olshausen, a. a. O., S. 484, vgl. dagegen Weber, a. a. O., S. 31 u. Hartmann, a. a, O, S, 43/44

handen sind, bezeichnen diese in der Regel die Grenze [136]). Als zu weitgehend dürfte es wohl anzusehen sein, wenn Golz [137]) im Anschluß an eine Entscheidung des OLG. Darmstadt [138]) den Machtbereich der Bahnpolizei generell bis zu den Haltetafeln ausdehnt. Unter Umständen kann zwar der Zuständigkeitsbereich der Bahnpolizei auch über die eigentliche Kreuzungsfläche hinausreichen, aber nur so weit, „als es sich um die Regelung des Verkehrs zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs handelt" [139]). Innerhalb dieses räumlichen Bereichs ist die Bahnpolizei ausschließlich zuständig, sofern im Interesse des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs wegepolizeilichen Maßnahmen notwendig erscheinen [140]); insbesondere obliegt ihr auch die Ueberwachung der in § 79 BO festgelegten Bestimmungen für das Ueberschreiten der Bahn [141]). Trotzdem ist aber die Wegepolizei nicht von jeglicher Tätigkeit auf der Kreuzungsfläche ausgeschlossen, sie kann auch hier insoweit wegepolizeiliche Interessen wahrnehmen, als die Belange des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs davon nicht berührt werden [142]).

Bei der Wegeüber- und -unterführung herrscht auf dem Bahnkörper die Bahnpolizei und auf dem darüber oder darunter führenden Wege die Wegepolizei. An der eigentlichen Kreuzungsstelle ist jedoch wegen der Einsturzgefahr stets auch auf die Interessen des darunter führenden Verkehrsweges, sei es nun Bahnstrecke oder Straße, Rücksicht zu nehmen [143]).

Erheblich schwieriger als bei den Zufahrtswegen und bei der eisenbahnrechtlichen Wegegemeinschaft ist die gegenseitige Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bahnpolizei und örtlicher Wegepolizei auf den Bahnhofsvorplätzen. Gerade hier treffen in Anbetracht des gegenseitigen Ineinanderübergehens von Bahn- und lokalem Verkehr die Interessen der beiden Behörden in besonderem Maße aufeinander, da naturgemäß sowohl die allgemeine als auch die Bahnpolizei an einer reibungslosen Abwicklung des Verkehrs beteiligt sind.[144]) Gegenstand des hierüber ausgebrochenen Streites ist in erster Linie die Auslegung des § 78 Abs. 7 BO. Die vorgenannte Bestimmung lautet: „Die Ueberwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der Bahnhöfe, Haltepunkte und Anschlußstellen liegt den Bahnpolizeibeamten ob, soweit sie nicht im Einzelfalle von den sonstigen Polizeibeamten ausgeübt wird." In der alten BO. aus dem Jahre 1904 hieß es an der entsprechenden Stelle anstatt des Nebensatzes „soweit . . .": „soweit nicht besondere Vorschriften anderes bestimmen". Durch die Neufassung sollten die Zweifel beseitigt werden, die im Anschluß an die frühere Regelung aufgetaucht waren. In Wirklichkeit haben sich diese aber nicht etwa vermindert, sondern eher noch vermehrt, was schon daran ersichtlich ist, daß über diese Frage heute noch die allerverschiedensten Ansichten vertreten werden. Sie an dieser Stelle alle

136) Vgl. Hartmann, a. a. O., S. 44; Weber, a. a. O., S. 31; OVG. in Eger Z. 14, 261
137) Arch. 1935, S. 39.
138) v. 15. April 1898 in Eger Z. 16, 97.
139) Machate, a. a. O., S. 639; abweichend Weber, a. a. O., S. 31, der in solchen Fällen die Wahrnehmung bahnpolizeilicher Interessen der örtl. Wegepolizei übertragen wissen will.
140) Vgl. Mayer, in Dtsch. Verw. Bl., 1935, Heft 3, S. 54 ff.
141) Nähere Einzelheiten hierzu bei Golz, Arch. 1935, S. 38.
142) Vgl. hierzu Hartmann, a. a. O., S. 44.
143) Ders., a. a. O., S. 45; Weber, a. a. O., S. 32.
144) Vgl. Kröner, Eger Z 1934, S. 273 ff.; List, Verkehrsrechtl. Rundschau, 1936, Gruppe 1a, Blatt 1.

einzeln wiederzugeben, würde viel zu weit führen. Es sei deshalb lediglich auf die Grundzüge der hauptsächlich in Frage kommenden Meinungen verwiesen.[145])

Nach Ansicht des Reichsgerichts,[146]) die auch vom preußischen Oberverwaltungsgericht,[147]) dem Oberlandesgericht Jena,[148]) und Mielck[149]) geteilt wird, sind Bahnpolizei und örtliche Wegepolizei gleichermaßen zuständig, falls der Bahnhofsvorplatz ein öffentlicher Platz im Rechtssinne ist und zu den Bahnanlagen gehört. Mit einer derartigen Gleichsetzung der beiden Behörden ist aber die Streitfrage nicht aus der Welt geschafft. Aus diesem Grunde hat eine Anzahl von Schriftstellern[150]) ein bestimmtes Rangverhältnis zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei aufgestellt, indem sie auf Bahnhofsvorplätzen in erster Linie die allgemeine Polizei für zuständig erklären. Hierbei werden im einzelnen dem Nachsatz, „soweit sie nicht im Einzelfalle von den sonstigen Polizeibeamten ausgeübt wird", folgende zwei Deutungen gegeben: Einmal, die Bahnpolizei sei nur dann zur Ueberwachung der Ordnung auf den Bahnhofsvorplätzen befugt, wenn die allgemeine Polizei nicht gegenwärtig sei. Zum anderen, die allgemeine Polizei sei stets zuständig, falls einer ihrer Beamten auf dem Bahnhofsvorplatz anwesend sei. Hierzu ist zu bemerken, daß die erste Deutung schon um deswillen unrichtig ist, weil die fragliche Gesetzesstelle nicht von der Anwesenheit der allgemeinen Polizei als Behörde – als solche ist sie ohnehin überall gegenwärtig –, sondern lediglich von der Gegenwart ihrer Beamten spricht. Was die zweite Deutung anbetrifft, so hätte diese zur Folge, daß sich jeder Bahnpolizeibeamte vor seinem Einschreiten erst vergewissern müßte, ob sich nicht auch ein Beamter der allgemeinen Polizei am Platze befindet. Dies ist jedoch deshalb abzulehnen, weil infolge der dadurch hervorgerufenen Verwirrung eine klare Zuständigkeitsabgrenzung erst recht nicht möglich wäre[151]).

Die Schwierigkeit, bei den Bahnhofsvorplätzen eine einigermaßen befriedigende Zuständigkeitsabgrenzung herbeizuführen, liegt vor allem darin begründet, daß das Gesetz gerade hierfür eine ausdrückliche Regelung treffen wollte. Wäre dies nämlich nicht der Fall, so würde die Zuständigkeitsfrage bei den Bahnhofsvorplätzen ebenso zu lösen sein wie bei den Zufahrtsstraßen, d. h. die Bahnpolizei wäre immer dann zuständig, wenn ein mit der Eisenbahn zusammenhängender Verkehr von und zum Bahnhof stattfände. Der ausdrückliche Hinweis in den verschiedenen – weiter oben zitierten – Gerichtsentscheidungen und sonstigen Erörterungen, daß der Bahnhofsvorplatz zu den Bahnanlagen gehören müsse, wenn überhaupt eine Zuständigkeit der Bahnpolizei in Frage kommen solle, ist eigentlich überflüssig. Denn einmal wird die Bahnpolizei stets nur im Interesse des

145) Vgl. hierzu die Ausführungen b. Golz, Arch. 1935, S. 40 ff.
146) RGStr. 43, 413 ff.
147) OVG. in Eger Z. 12, Seite 4.
148) In Gewerbe-Archiv 1911, Seite 608 ff.
149) Vgl. Mielck, a. a. O., Seite 28/29.
150) Vgl. Schlütter, in Die Wirtschaft und das Recht 1929, Seite 7 ff.; Genest, in Arch. 1928, Seite 1458; Schnitzler, in Die Polizei 1930, Seite 483; Hermann, in Die Polizei 1930, Seite 531; Lieber, in Die Polizei 1933, Seite 239; Besser, a. a. O., Seite 177; Schneidewien, Eisenbahn-Bau- und Betr.-Ordg. in Stengleins Komm. II., Seite 474; List, a. a. O., Bl. 2 ff.
151) Vgl. hierzu Paczkowsky, in Die Polizei 1930, Seite 483 f.; Kroener, Eger Z. 1934, Seite 278/79; vgl. hierzu die entgegengesetzte Stellungnahme bei List, a. a. O., Blatt 4, 6.

Eisenbahnbetriebs und -verkehrs tätig, und außerdem spricht § 78 Abs. 7 BO. von Vorplätzen schlechthin, ohne Rücksicht auf ihre Zugehörigkeit zu den Bahnanlagen; anderenfalls wäre ja die ganze Streitfrage völlig gegenstandslos.[152])

Die wahre Bedeutung des § 78 Abs. 7 BO. wird erst dann offenbar, wenn man berücksichtigt, daß dieser Bestimmung zwei ganz verschiedene Zuständigkeiten zugrunde liegen: einmal die zum Erlaß allgemeiner Vorschriften, und zum andern die zur Ueberwachung der dadurch bedingten Ordnung auf den Bahnhofsvorplätzen. Indem § 78 Abs. 7 BO. ausdrücklich nur von der Ueberwachung der Ordnung auf den Bahnhofsvorplätzen spricht, sieht er von einer Zuständigkeitsregelung hinsichtlich des Erlasses allgemeiner Vorschriften ab. Infolgedessen bleibt es hier bei der sonst gebräuchlichen Regelung, d. h. der Bahnpolizei steht für gewöhnlich auch auf Bahnhofsvorplätzen die Befugnis zu, allgemeine Vorschriften zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit zu treffen.[153]) Die allgemeine Polizei übt die Ordnungspolizei lediglich auf Grund der bestehenden Gesetze und Verordnungen sowie jener allgemeinen Vorschriften der Bahnpolizei aus. Im einzelnen erläßt die Bahnpolizei in erster Linie Anordnungen über die Aufstellung von Wagen und Droschken,[154]) über deren An- und Abfahrt,[155]) über die Aufstellung der Dienstmänner und Hotelangestellten,[156]) sowie über das Anschlagwesen.[157]) Was die Ueberwachung der Ordnung[158]) auf den Bahnhofsvorplätzen selbst anbetrifft, so muß man, um der Vorschrift des § 78 Abs. 7 BO. überhaupt einen Sinn zu geben, von dem tatsächlichen Geschehen ausgehen.[159]) Durch den Nachsatz, „soweit sie nicht im Einzelfalle von den sonstigen Polizeibeamten ausgeübt wird", soll nicht ein Vorrang der allgemeinen vor der Bahnpolizei gesetzlich festgelegt, sondern nur die Bahnpolizei aufgefordert werden, jenen tatsächlichen Verhältnissen die erforderliche Berücksichtigung zuteil werden zu lassen. Bei einer Würdigung der tatsächlichen Umstände kommt man aber zu dem Ergebnis, daß die allgemeine Polizei auf dem Gebiet der Verkehrsregelung und Verkehrsüberwachung die größeren Kenntnisse und Erfahrungen sowie eine bessere Ausbildung ihrer Beamten aufzuweisen hat als die Bahnpolizei. Infolgedessen ist die umstrittene Gesetzesvorschrift sinngemäß dahin auszulegen, daß die Bahnpolizei angewiesen wird, von sich aus die Ueberwachung der Ordnung auf den Bahnhofsvorplätzen auf die allgemeine Polizei zu übertragen. Aus Zweckmäßigkeitsgründen erscheint es daher ratsam, wenn – wie dies auch häufig geschieht – gegenseitige Abmachungen zwischen beiden Polizeibehörden getroffen werden. Eine dahin zielende Vereinbarung wird man schon darin erblicken dürfen, daß im Bahnhofsgebäude eine Wachstube für die Beamten der Ortspolizei

152) Normalerweise gehören allerdings die Bahnhofsvorplätze zu den Bahnanlagen i. S. d. BO. Vgl. List, a. a. O., Bl. 1; a. A. Schlütter, a. a. O., Seite 7 ff.
153) Vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 42.
154) OLG. Frankfurt a. M., in JW. 1926, Seite 2308/09.
155) KGJ. 25, 75 ff.
156) KG. in Goltd. Arch. 43, 148 f., insbes. die Fussnote auf Seite 149.
157) Vgl. Eger Z. 29, 241 ff.
158) Dass in § 78 Abs. 7 BO. nur von Ordnung und nicht auch von Sicherheit die Rede ist, spielt in diesem Zusammenhange keine besondere Rolle; vgl. hierzu Golz, Arch. 1935, Seite 42.
159) Vgl. hierzu Schrader, in Die Polizei 1933, Seite 326ff.; Kröner i. Eger Z. 34, Seite 273 ff.; Golz, Arch. 1935, S. 41/42.

eingerichtet wird.[160]) Erst wenn eine solche Uebertragung stattgefunden hat, kann die allgemeine Polizei als in erster Linie zur ordnungspolizeilichen Ueberwachung der Bahnhofsvorplätze zuständig angesehen werden.[161])

3. Zur Gewerbepolizei.

Soweit der eigentliche Gewerbebetrieb der Deutschen Reichsbahn, d. h. ihr Transportgeschäft in Frage steht, ist durch § 6 GewO. und durch § 16 Abs. 5 RBG. ausdrücklich festgelegt, daß eine Tätigkeit der örtlichen Gewerbepolizei auf dem Gebiet der Bahnanlagen ausgeschlossen sein soll. Anders verhält es sich aber mit den sog. Neben- und Hilfsbetrieben der Eisenbahn. Als Nebenbetrieb bezeichnet man solche Anlagen und Einrichtungen, „die dazu bestimmt sind, den ungestörten Gang des Eisenbahnbetriebs zu ermöglichen" [162]), während die Hilfsbetriebe die Erreichung des Hauptzweckes lediglich erleichtern, fördern und unterstützen sollen.[163]) Die Nebenbetriebe stehen gewissermaßen „n e b e n" dem „H a u p t" betrieb auf gleicher Stufe mit diesem, indem sie in erster Linie Vorarbeiten technischer Art leisten und insofern unmittelbar dem Betrieb im engeren Sinne dienen. Hierher sind vor allem die Ausbesserungswerkstätten, Maschinenanlagen, Gas- und Elektrizitätswerke und Fahrkartendruckereien zu rechnen. Die Hilfsbetriebe dagegen spielen gegenüber dem eigentlichen Hauptbetrieb nur eine untergeordnete Rolle. Sie sind zuerst aus den Bedürfnissen der Reisenden heraus entstanden und dienen dazu, die Wünsche des Publikums zu befriedigen. Als Hilfsbetriebe kommen vorwiegend Bahnhofswirtschaften, Bahnhofsbuchhandlungen, Toilettenanlagen, Friseurstuben, Automaten, Verkaufsstände, Wechselstuben und dergl. in Betracht. Falls derartige Hilfs- und Nebenbetriebe von der Deutschen Reichsbahn selbst ausgeübt werden, begegnet die Wahrnehmung der gewerbepolizeilichen Befugnisse durch die Bahnpolizei keinen besonderen Schwierigkeiten, denn dann bilden sie einen unlösbaren Teil des Gesamtbetriebes. Nicht so einfach ist aber die Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Gewerbe- und Bahnpolizei dann, wenn der betreffende Neben- oder Hilfsbetrieb Dritten, beispielsweise Mietern oder Pächtern zur Ausübung übetragen ist. Dies gilt namentlich von den Hilfsbetrieben, denn bei den Nebenbetrieben ist man schon seit geraumer Zeit der Auffassung, daß sie, selbst wenn sie sich in der Hand eines selbständigen Unternehmers befinden, wegen ihrer Gleichstellung und Zugehörigkeit zum Hauptbetrieb allein der bahnpolizeilichen Zuständigkeit unterliegen.[164])

Hinsichtlich der Hilfsbetriebe ist zunächst festzustellen, daß in der Praxis ein Gegensatz besteht zwischen den Interessen der Kleingewerbetreibenden außerhalb des Bahngebiets und den Interessen der

160) So Golz Arch. 1935, Seite 42, im Anschluß an Hertel a. a. O., Seite 54/55; vgl. auch KG. in DJZ. 1929, Sp. 1123.
161) Vgl. Golz a. a. O., Seite 42: „In erster Linie – kraft zwingender Vorschrift – ist also die Bahnpolizei berechtigt wie verpflichtet, die Ueberwachung der Ordnung zu übernehmen. Sie kann jedoch, da es ihr ausdrücklich gestattet ist, zu Gunsten der allgemeinen Polizei darauf verzichten."
162) Hartmann, a. a. O., Seite 45.
163) Vgl. hierzu Golz Arch. 1935, Seite 295/96.
164) Vgl. hierzu Golz, Arch. 1935, Seite 296, sowie die hier angeführten Schriften und Entscheidungen; ferner Kroppin, a. a. O., Seite 380.

Reichsbahn an einer die Bedürfnisse des reisenden Publikums befriedigenden Abwicklung des Bahnbetriebs und -verkehrs. Streit besteht vor allem darüber, ob die gewerbepolizeilichen Vorschriften über Ladenschluß und Sonntagsruhe auch auf die Hilfsbetriebe der Eisenbahn Anwendung finden sollen oder nicht. Einerseits erfordern die Besonderheiten des Reiseverkehrs in gewissem Umfange eine Befreiung von den gewerbepolizeilichen Beschränkungen, denen die übrigen Kleingewerbetreibenden unterworfen sind, andererseits geht es aber auch nicht an, „daß sich alle möglichen Läden unter dem schützenden Dach der großen Bahnhöfe ansiedeln, und es geht nicht an, daß diese Firmen dann zum Aerger ihrer Standesgenossen bis in die späten Abendstunden hinein die Kundschaft bedienen, die außerhalb des Bahnhofs in der Stadt die Läden verschlossen findet."[165]) Eine die beiderseitigen Interessen gebührend berücksichtigende Regelung läßt sich nur dann treffen, wenn die Hilfsbetriebe der Eisenbahn gewisse Bedingungen erfüllen, die sich aus ihrem Zusammenhange mit dem Hauptbetrieb ergeben. Sollen die Hilfsbetriebe der Zuständigkeit der örtlichen Gewerbepolizei entzogen und der ausschließlichen Zuständigkeit der Bahnpolizei unterstellt werden, so müssen drei verschiedene Voraussetzungen gegeben sein.[166])

a) Die einzelnen Hilfsbetriebe müssen in einer gewissen räumlichen Nähe zum Eisenbahnbetrieb und -verkehr stehen. Hierbei ist es allerdings nicht notwendig, daß sie sich innerhalb der Sperre befinden, ausschlaggebend ist vielmehr, daß die Reisenden jederzeit in der Lage sind, sich ihrer innerhalb der Bahnhofsanlagen zu bedienen. Eine genaue Abgrenzung läßt sich jedoch in dieser Hinsicht nicht allgemeinverbindlich durchführen. Die Hilfsbetriebe können demnach im ganzen Bahnhofsgebäude gelegen sein, in den Wartesälen, in den Gängen, in der Vorhalle, in den Seitengebäuden und unter Umständen sogar auf den Bahnhofsvorplätzen. Auf die Eigentumsverhältnisse kommt es hier ebensowenig an wie bei den eigentlichen Bahnanlagen.

b) „Zweck des Gewerbebetriebes muß die Förderung des Eisenbahnbetriebs sein und das Bestreben, den Anforderungen des reisenden Publikums zu genügen". [167]) Wenn auch bei der Bahn häufig der Wunsch vorhanden sein mag, sich durch Einrichtung von Hilfsbetrieben Mehreinnahmen zu verschaffen, so muß sie hierbei aber doch in erster Linie von dem Willen geleitet sein, damit den Bedürfnissen der Reisenden zu dienen.

c) Der einzelne Hilfsbetrieb muß mit dem Eisenbahnunternehmen innerlich verwandt sein. Innere Verwandtschaft in diesem Sinne liegt stets dann vor, wenn Gegenstände feilgeboten werden, die im täglichen Verkehr auf der Bahn fortwährend verlangt werden.[168]) Ausschlaggebend hierfür sind in erster Linie die jeweils herrschenden allgemeinen Lebensanschauungen, die allerdings infolge ihrer Abhängigkeit von der kulturellen Gesamtentwickelung häufig wechseln. Unter dem soeben dargelegten Gesichtspunkt gehören zur Zeit zweifellos solche Verkaufsstände zu den Hilfsbetrieben, die Nahrungs- und Genußmittel, Erfrischungen, Obst, Schokolade, Tabakwaren, Streich-

165) Kittel, Rechtsfragen, Seite 68.
166) Im Anschluss an Golz, a. a. O., Seite 313/314; bezgl. der verschiedenen Auffassungen über diese Fragen vgl. denselben, a. a. O., Seite 307ff.
167) Golz, Arch. 1935, Seite 314.
168) Vgl. OLG. Frankfurt a. M. in Gew. Arch. 3, 3 ff.

hölzer, Taschentücher, Seife und sonstige kleinere Toilettenartikel und ähnliche im Reiseverkehr gebräuchliche Gegenstände feilbieten. Auch dem Verkauf von Blumen, Reiselektüre, kleineren Reiseandenken sowie von Filmen und Platten für Photoapparate dürften in der heutigen Zeit kaum ernste Bedenken entgegenstehen. Ferner sind solche Einrichtungen und Tätigkeiten zu den Hilfsbetrieben zu zählen, deren selbstverständlicher Zweck es ist, für die Annehmlichkeit und Behaglichkeit des reisenden Publikums zu sorgen. Hierhin gehören vor allem die Gepäckaufbewahrungsstellen, die Toilettenanlagen, Friseur- und Wchselstuben sowie die Tätigkeit der Gepäckträger und Schuhputzer.

Erfüllt ein Hilfsbetrieb der Bahn die soeben geschilderten drei Voraussetzungen, so untersteht er – wie bereits erwähnt – nicht der örtlichen Gewerbepolizei, sondern der Bahnpolizei.[169]) Gleichgültig ist es hierbei, ob die betreffenden Hilfsbetriebe auch von Nichtreisenden in Anspruch genommen werden. Ganz abgesehen davon, daß sich eine Scheidung der Zuständigkeiten zwischen Bahn- und örtlicher Gewerbepolizei in dieser Hinsicht praktisch gar nicht durchführen ließe, wird durch die Benutzung seitens Nichtreisender die ausgesprochene Zweckbestimmung und innere Verwandtschaft der einzelnen Hilfsbetriebe in keiner Weise beeinträchtigt, sodaß nach wie vor die ausschließliche Zuständigkeit der Bahnpolizei bestehen bleibt. Die Bahnverwaltung ist allerdings verpflichtet, die maßgeblichen Vorschriften der Gewerbeordnung entsprechend anzuwenden, soweit dies unter Berücksichtigung der durch den Eisenbahnbetrieb und -verkehr bedingten besonderen Verhältnisse möglich ist. Dabei steht der Reichsbahn eine doppelte Einwirkungsmöglichkeit auf die Inhaber der verschiedenen Hilfsbetriebe zur Verfügung: eine vertragliche[170]) und eine polizeiliche; letztere wird ausgeübt von der Bahnpolizei.

Eines besonderen Hinweises bedürfen in diesem Zusammenhange noch die Bahnhofswirtschaften. § 27 Ziff. 3 des Gaststätten-Gesetzes[171]) bestimmt nämlich, daß die Vorschriften dieses Gesetzes keine Anwendung finden auf Bahnhofswirtschaften, Speisewagen, Kantinen und Fahrpersonalküchen, soweit diese nach § 16 Abs. 5 RBG. den Bestimmungen der Gewerbeordnung nicht unterliegen. Praktische Bedeutung hat diese Vorschrift vor allem für die Frage der Konzessionspflicht und der Polizeistunde. Da § 27 Ziff. 3 des Gast. Ges. selbst nichts darüber sagt, was unter einer Bahnhofswirtschaft zu verstehen ist, vielmehr ausdrücklich auf § 16 Abs. 5 RBG. Bezug nimmt, so müssen an die Bahnhofswirtschaften die gleichen Bedingungen geknüpft werden, wie an alle übrigen Hilfsbetriebe. Ein besonderer Hinweis auf die innere Verwandtschaft zu dem Bahnbetrieb erübrigt sich allerdings bei den Bahnhofswirtschaften angesichts der Tatsache, daß sie stets als zum Bahnbetrieb gehörig zu betrachten sind.[172])

Was die Frage der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahn- und örtlicher Gewerbepolizei hinsichtlich der Bahnhofswirtschaften anbe-

---

169) Mangelt es auch nur an einer dieser drei Voraussetzungen, so ist selbstverständlich die örtliche Gewerbepolizei und nicht die Bahnpolizei zuständig.

170) Die Reichsbahn hat sich in ihren Verträgen mit den einzelnen Inhabern der verschiedenen Hilfsbetriebe sehr weitgehende Einwirkungsbefugnisse vorbehalten. Vgl. hierzu beispielsweise die allgemeinen Bedingungen für die Bahnhofsbuchhändler, abgedr. in „Der Bahnhofsbuchhandel" 1932, Nr. 11.

171) RGBl. 1930, I., Seite 146.

172) Vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 304, 313.

trifft, so stehen sich hierüber in Schrifttum und Rechtssprechung die verschiedensten Ansichten gegenüber.[173]) So vertritt beispielsweise das preußische Oberverwaltungsgericht[174]), und mit ihm eine Anzahl von Schriftstellern[175]), den Standpunkt, daß es für die Zuständigkeitsabgrenzung darauf ankomme, von wem die Bahnhofswirtschaft im einzelnen Falle betrieben werde. Uebe eine von dem Eisenbahnunternehmer verschiedene Person das Schankgewerbe aus, so sei nicht die Bahnpolizei, sondern die örtliche Gewerbepolizei zuständig. Der Grund, weshalb das preuß. Oberverwaltungsgericht zu dieser Auffassung gelangt, ist darin zu erblicken, daß es dem „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen" eine zu enge Auslegung gibt.[176]) In Wirklichkeit vermag jedoch die Tatsache, daß Eisenbahnunternehmer und Bahnhofswirt zwei verschiedene Personen sind, nichts an der grundsäatzlichen Zuständigkeit der Bahnpolizei zu ändern. Denn ganz abgesehen davon, daß sich der „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen" nicht allein auf das Transportgeschäft i. e. S. beschränkt, ist auch der Inhaber einer Bahnhofswirtschaft alles andere als ein selbständiger Unternehmer[177]). Die Eisenbahnverwaltung hat sich in ihren Verträgen bekanntlich derart weitgehende Einwirkungsbefugnisse auf die Art der Betriebsführung vorbehalten, dass der Betrieb einer Bahnhofswirtschaft unter diesem Gesichtspunkt ohne Zweifel als zum Bahnbetrieb gehörig betrachtet werden kann. Da infolgedessen an den einzelnen Bahnhofswirt mindestens ebenso strenge Anforderungen gestellt werden wie an jeden anderen Gastwirt, so ist kein Grund ersichtlich, die Bahnhofswirtschaften deshalb, weil sie nicht von dem Eisenbahnunternehmer selbst betrieben werden, der bahnpolizeilichen Zuständigkeit zu entziehen.

Entgegen dem preußischen Oberverwaltungsgericht ist das Reichsgericht[178]), dem sich auch die Mehrzahl aller übrigen Gerichte angeschlossen hat[179]), der Meinung, dass es bei der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahn- und Gewerbepolizei allein auf den Zweck ankomme, den die Eisenbahnverwaltung mit der Errichtung der Bahnhofswirtschaft verfolge. Solange die Bahnhofswirtschaft den Bedürfnissen der Reisenden diene, sei sie Hilfsbetrieb und insoweit der bahnpolizeilichen Zuständigkeit unterstellt. Lediglich der Umstand, dass die Bahnhofswirtschaft auch Nichtreisenden zugänglich sei, könne hieran etwas ändern. Allerdings schränkt das Reichsgericht seine Ansicht insofern ein, als die Bahnpolizei selbst dann noch zuständig sein solle, wenn die Mitbenutzung durch Nichtreisende keinen allzu beträchtlichen Umfang angenommen habe. Gegen die Ansicht des Reichsgerichts spricht aber zunächst die Tatsache, daß durch den Besuch von Nichtreisenden der Charakter der Bahnhofswirtschaft als solcher in keiner Weise beeinträchtigt wird. Dies geht schon daraus hervor, daß die Bahnhofswirtschaft nicht, wie jede andere Gaststätte,

173) Vgl. hierzu die Ausführungen bei Golz, a. a. O., Seite 297 ff.
174) OVG. 80, 365 ff., sowie die bei Golz, a. a. O., Seite 298, Anm. 1. angeführten Entscheidungen, ferner OVG. 84, 381.
175) Vgl. z. B. Haslinde, a. a. O., Seite 43; Schmölders, RuPrVBl. 52, 605 ff.; Gerland, PrVerwBl. 26, 953 ff.
176) Vgl. hierzu Bandmann, PrVerwBl. 47, 343, sowie Schmölders, PrVerwBl. 49, 497 f. und RuPrVBl. 52, 605 ff.
177) Vgl. hierzu Leibl, JW. 1930, 2007; Jäger, JW. 1926, 2314.
178) z. B. RGStr. 58, 137 ff.
179) Vgl. hierzu die bei Golz, a. a. O., Seite 299, Anm. 1 angeführten Entscheidungen.

einfach geschlossen werden darf, falls kein Gast mehr anwesend ist.[180]) Ausserdem hätte eine solche Scheidung, wie sie dem Reichsgericht vorschwebt, alle möglichen Unzuträglichkeiten zur Folge. Es sei an dieser Stelle nur daran erinnert, daß schon der Begriff des Reisenden im Zusammenhang mit den Bahnhofswirtschaften sehr dehnbar ist und die verschiedensten Personengruppen umfaßt. Sicherlich gehören zu den Reisenden in diesem Sinne nicht nur die Personen, die mit der Bahn einen Beförderungsvertrag abgeschlossen haben, sondern auch diejenigen, die sich kurz vor oder kurz nach einer Reise im Bahnhof aufhalten, ferner solche Personen, die Reisende zur Bahn begleiten oder von der Bahn abholen. Schließlich wird man z. B. auch denjenigen Personen, die bereits ein paar Tage vor Reiseantritt ihr Gepäck zur Bahn bringen, die Vorteile der Bahnhofswirtschaft nicht vorenthalten dürfen. Alle diese Umstände lassen es als ratsam erscheinen, von einer Zweiteilung der Zuständigkeit abzusehen, und zwar auch in den Fällen, in denen der Besuch durch Nichtreisende überwiegen sollte. Denn meist wird es sich hierbei nur um vorübergehende Erscheinungen handeln, die zudem nichts an dem vom Reichsgericht besonders betonten Zweck der Bahnhofswirtschaft, nämlich in erster Linie den Reisenden zu dienen, ändern. Außerdem, hätte das Reichsgericht wirklich recht, dann könnte sich unter Umständen der eigenartige Fall ergeben, daß eine Bahnhofswirtschaft noch nachträglich um ihre Konzession nachsuchen müßte, nachdem sie vielleicht schon seit vielen Jahren in Betrieb ist.[181])

Alle diese Schwierigkeiten werden aus dem Wege geräumt, wenn man die Bahnhofswirtschaften ihrer natürlichen Bestimmung entsprechend der alleinigen Zuständigkeit der Bahnpolizei unterstellt, selbst dann, wenn sie überwiegend von Nichtreisenden besucht werden. In erster Linie ist davon auszugehen, daß in jedem Gast zunächst ein Reisender vermutet werden muß. Infolgedessen ist ohnehin zunächst die Bahnpolizei als befugt zu erachten, Auskunft darüber zu verlangen, ob diese Vermutung den Tatsachen entspricht. Die allgemeine Polizei könnte also höchstens im Einverständnis mit der Bahnpolizei eine Kontrolle über die Einhaltung der Polizeistunde in den Bahnhofswirtschaften vornehmen.[182]) Hieraus kann allerdings nicht gefolgert werden, daß nunmehr die Nichtreisenden ohne weiteres über die Polizeistunde hinaus in den Bahnhofswirtschaften zechen dürfen, „nur sind die Bahnpolizeibehörden allein zur Festsetzung der Polizeistunde berechtigt und die Bahnpolizeibeamten ausschließlich berechtigt und verpflichtet, ihre Einhaltung zu überwachen" [183]). Aus demselben Grunde sind die Bahnhofswirtschaften auch im Hinblick auf die Frage der Konzessionspflicht der Zuständigkeit der örtlichen Gewerbepolizei entzogen.[184])

Zum Schluß sei noch auf die „Richtlinien für die Behandlung der Bahnhofswirtschaften und der Bahnhofsverkaufsstellen", die am 2. Dezember 1926 vom Reichsrat beschlossen und in der Folgezeit von der Deutschen Reichsbahn und den einzelnen Landesregierungen in

180) Vgl. Machate, a. a. O., Seite 641.
181) Vgl. Rasmus, JW. 1926, 2779.
182) Vgl. Kroner, in Die Bahnhofswirtschaft 1926, Nr. 6, Seite 6 ff.
183) Golz, Arch. 1935, Seite 304; vgl. auch Kroner, in Die Bahnhofswirtschaft 1926, Nr. 6, Seite 6 ff.
184) Hinsichtlich der landesrechtlichen Besonderheiten, vgl. Golz, a. a. O., Seite 311 ff.; ferner v. Landmann-Rohmer, Komm. z. GewOrdg., Bd. I, § 41, Anm. 4c.

Vollzug gesetzt worden sind, hingewiesen.[185]) Hervorzuheben ist, daß es nach den erwähnten Richtlinien gleichgültig ist, ob sich die Bahnhofswirtschaften innerhalb oder außerhalb der Bahnsteigsperre befinden, erforderlich ist nur, daß sie innerhalb des Personenbahnhofs gelegen sind. Neue Bahnhofswirtschaften können von der betreffenden Reichsbahndirektion nur im Einvernehmen mit der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde, in Preußen dem Regierungs-Präsidenten, eingerichtet werden. Von den übrigen Hilfsbetrieben wird verlangt, daß sie sich auf den Verkauf von Reisebedarf beschränken. Dabei sind die Verkäufer gehalten, möglichst nur an Reisende zu verkaufen. Von besonderer Bedeutung ist die Bestimmung, daß die außerhalb des Personenbahnhofs gelegenen Wirtschaften und Verkaufsstände, selbst wenn sie sich auf bahneigenem Gelände befinden, nach den gewöhnlichen gewerbepolizeilichen Vorschriften behandelt werden sollen. Der Ausschank alkoholischer Getränke in den Bahnhofswirtschaften soll nach Eintritt der örtlichen Polizeistunde grundsätzlich verboten sein. Ausnahmen hiervon kann die Reichsbahndirektion im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde für Bahnhöfe mit größerem Umsteigeverkehr dann zulassen, wenn die örtliche Polizeistunde eine frühe ist und nach ihrem Eintritt noch ein starker Zugverkehr stattfindet. Obwohl die vorgenannten Richtlinien gewisse Anhaltspunkte für die gegenseitige Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahn- und Gewerbepolizei bieten, ist aber der Richter an sie nicht gebunden. Bei einer richterlichen Nachprüfung der Zuständigkeitsfrage sind allein die bereits erwähnten Gesetzesstellen für die Auslegung heranzuziehen [186]).

III. Die Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei bei der Untersuchung und Verfolgung strafbarer Handlungen.

Die Polizeibehörden haben bekanntlich im Interesse der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit nicht nur zur Verhinderung bevorstehender, sondern auch zur Verfolgung bereits begangener strafbarer Handlungen tätig zu werden. § 163 StPO. bestimmt hierzu ausdrücklich, daß die Behörden des Polizei- und Sicherheitsdienstes strafbare Handlungen zu erforschen und alle keinen Aufschub gestattenden Anordnungen zu treffen haben, um die Verdunkelung der Sache zu verhüten. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß durch die Vorschrift des § 163 StPO. das Recht zur Verfolgung strafbarer Handlungen nicht über den Umfang der sonstigen, sicherheitspolizeilichen Befugnisse hinaus gewährt werden sollte. Infolgedessen hat sich auch die kriminalpolizeiliche Tätigkeit der Bahnpolizei grundsätzlich auf den durch § 75 Abs. 1 BO. umschriebenen Wirkungsbereich zu beschränken. Innerhalb dieses Rahmens ist aber die Bahnpolizei in kriminalpolizeilicher Hinsicht ausschließlich zuständig. Die allgemeine Polizei darf hier nur in besonderen Notfällen einschreiten, vor allem dann, wenn keiner der an sich zuständigen Bahnpolizeibeamten gegenwärtig ist.

185) Nähere Einzelheiten hierzu bei Pischel, in Die Reichsbahn 1927, Nr. 34, Seite 602 ff.; vgl. auch Hartmann, a. a. O., Seite 47 f.; Golz, a. a. O., Seite 318, Kroppin, a. a. O., Seite 380.
186) Vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 318.

Wenn demnach die Bahnpolizei auf dem Gebiet der Bahnanlagen auch zu kriminalpolizeilichen Maßnahmen befugt ist, so kann doch ihre Zuständigkeit keineswegs nur daraus hergeleitet werden, daß die betreffende strafbare Handlung in irgend einem Zusammenhange zum Eisenbahnbetrieb und -verkehr steht. Zwar hat beispielsweise die Bahnverwaltung ein begreifliches Interesse an der Aufklärung eines Diebstahls oder einer Unterschlagung von Eisenbahnfrachtgut, doch genügt dies allein nicht, um die bahnpolizeiliche Zuständigkeit zu begründen. Ebensowenig ist es richtig, wenn gelegentlich behauptet worden ist,[187]) daß die Zuständigkeit der allgemeinen (Kriminal-)Polizei bei Verbrechen allgemeiner Art, die der Bahnpolizei hingegen bei spezifischen Eisenbahnverbrechen, (z. B. Transportgefährdung und dergl.) angenommen werden müsse. In allen derartigen Fällen handelt es sich immer nur um die Anwendung allgemeiner Strafvorschriften, auch wenn sie den Schutz des Reiseverkehrs bezwecken, und nicht um die Handhabung von Polizeiverordnungen, die, wie es in § 75 Abs. 1 BO. ausdrücklich verlangt wird, für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr als solchen gelten. Die Zuständigkeit der Bahnpolizei in kriminalpolizeilicher Hinsicht ist vielmehr nur dann gegeben, wenn ein Verstoß gegen die Vorschriften der §§ 77–81 BO., sowie gegen sonstige ausgesprochen bahnpolizeiliche Bestimmungen vorliegt. In allen übrigen Fällen, mögen auch die Interessen des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs noch so stark berührt sein, ist lediglich die (staatliche) Kriminalpolizei zuständig.[188])

Genaue Vorschriften über die kriminalpolizeilichen Befugnisse der Bahnpolizeibeamten, insbesondere über die vorläufige Festnahme, sind in § 75 Abs. 4–6 BO. enthalten. Danach ist eine vorläufige Festnahme durch Bahnpolizeibeamte unter folgenden drei Voraussetzungen zulässig:

a) wenn eine Uebertretung der §§ 77–81 BO. oder sonstige strafbare Handlung vorliegt,
b) wenn der Täter auf frischer Tat betroffen oder unmittelbar danach verfolgt wird,
c) wenn er der Flucht verdächtig ist oder sich nicht auszuweisen vermag.

Abweichend von § 127 StPO. hat hier der Festzunehmende die Pflicht, seine Persönlichkeit nachzuweisen.[189]) Bemerkenswert ist ferner, daß die vorläufige Festnahme gemäß § 75 Abs. 4 Satz 3 BO. unterbleiben darf, wenn eine angemessene Sicherheit (bis zu 150.– RM.) bestellt wird. Der Festgenommene ist, falls er nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, unverzüglich dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde des Beziks, in dem die Festnahme erfolgte, vorzuführen. (§ 75 Abs. 5 BO., vgl. auch § 75 Abs. 6 BO.)[190])

Neben dieser rein kriminalpolizeilichen Tätigkeit üben die Bahnpolizeibehörden in gewissem Umfang auch Strafgewalt aus. Die Be-

187) Vgl. Kittel, Rechtsfragen, Seite 63, c; Oehler-Albrecht, Preuss. allgem. Polizeirecht, Seite 119; Klausener-Kerstiens-Kempner, a. a. O., Seite 56/57.

188) Vgl. Golz, Arch. 1935, Seite 319/20; Mielck, a. a. O., Seite 23; Gay, in Die Polizei 1928, S. 335 ff.; Dost in Deutsches Pol. Arch. 1932, S. 317 ff. – Ausnahmen hiervon lediglich bei der vorl. Festnahme auf Bahngebiet (vgl. § 75 IV 1 BO) sowie in den Fällen des § 76 BO, wo die Bahnpolizeibeamten zur Beistandsleistung aufgefordert werden, und zwar auch ohne dass eine ausdrückliche Aufforderung seitens der allgemeinen Polizei zu ergehen braucht.

189) Vgl. Schneidewin in Stengleins Komm. zu den strafrechtl. Nebenges. Bd. II, S. 352.

190) Nähere Einzelheiten hierzu bei Golz, Arch. 1935, S. 321/22.

fugnis der Polizeibehörden zum Erlaß von Strafverfügungen ist allerdings landesrechtlich verschieden geregelt,[191]) und dementsprechend sind auch die Bahnpolizeibehörden nicht überall befugt, Strafverfügungen wegen Bahnpolizei-Uebertretungen zu erlassen. Eine derartige Befugnis steht den Bahnpolizeibehörden bisher nur in Preussen,[192]) Sachsen,[193]) Württemberg, [194]) und Baden [195]) zu. In Bayern [196]) werden die bahnpolizeilichen Uebertretungen wie alle übrigen strafbaren Handlungen von der Staatsanwaltschaft und den Gerichten verfolgt.

Die Vollstreckung der von den Bahnpolizeibehörden verhängten Strafen bereitet allerdings gewisse Schwierigkeiten, weil es den Bahnpolizeibehörden an den hierzu erforderlichen Zwangsbefugnissen fehlt. Sie müssen sich daher stets an die zuständige Behörde wenden und diese um Hilfe bitten. Handelt es sich dabei um die Zwangsbeitreibung von Geldstrafen, so sind vornehmlich die Ortspolizeibehörden gemäß § 1 Ziff. 3 des Gesetzes vom 9. Juni 1895 [197]) verpflichtet, dem Ersuchen der Bahnpolizeibehörde Folge zu leisten. Soweit es sich dagegen um den Vollzug von Haftstrafen handelt, ist zu berücksichtigen, daß es eine ausdrückliche gesetzliche Verpflichtung der Strafanstalten, einem diesbezüglichen Ersuchen der Bahnpolizeibehörden zu entsprechen, zur Zeit nicht gibt. In Preußen sind die Strafanstalten auf Grund des § 43 Abs. 3 der Dienst- und Vollzungsordnung vom 1. August 1933 lediglich gehalten, „Personen, die von einer öffentlichen Behörde oder von Beamten des Polizei- oder Sicherheitsdienstes eingeliefert werden", vorläufig anzunehmen; die endgültige Annahme hängt nach § 43 Abs. 4 DVO. von einem schriftlichen Annahmeersuchen der Strafvollstreckungsbehörde oder der sonst beteiligten Behörde ab. Die Bahnpolizeibehörden sind aber weder „Strafvollstrekkungsbehörde", noch eine „sonst beteiligte Behörde" im Sinne der angezogenen Vorschrift. Trotzdem wird man aus Zweckmäßigkeitsgründen zu dem Ergebnis kommen müssen, daß die staatlichen Gefangenen-Anstalten ihre Räume auch zur endgültigen Verbüßung bahnpolizeilicher Haftstrafen zur Verfügung zu stellen haben, zum mindesten aber bis zu dem Zeitpunkt, in dem die Bahnpolizeibehörden über eigene Haftlokale verfügen. Denn es hätte wenig Sinn, der Reichsbahn die Befugnis zum Erlaß von Strafverfügungen zuzubilligen, ohne ihr zugleich die Möglichkeit der Vollstreckung zu geben[198]).

Eine endgültige Klärung dieser Zweifelsfragen wird allerdings nur durch eine künftige gesetzliche Regelung zu erzielen sein.

---

191) Vgl. § 6 II Nr. 3 EG zur StPO sowie § 413 StPO; nähere Einzelheiten hierzu bei Golz, Arch. 1935, S. 322 ff.
192) Nach § 1 d. Ges. v. 23. 4. 1883 und § 59 PVG.
193) Nach § 4 der LandesVO. vom 26. 2. 1929, vgl. hierzu Stange, in ZVDEV. 1929, S. 557/58.
194) Nach Art. 12 d. Ges. v. 12. 8. 1879 i. V. mit der Verfügung v. 10. 8. 1883 (ABl. d. Verk. Anst., S. 587).
195) Auf Grund der Vollzugs VO. vom 5. Mai 1909 zu § 117 des Bad. Einf. Gesetzes zu den Reichs-Justiz-Gesetzen.
196) Vgl. Art. 88 des Polizei-Strafgesetzbuches.
197) RGBl. 1895, I., S. 256.
198) Vgl. Golz, Arch. 1935, S. 324/25; Olshausen, ZVDEV 1929, S. 454; abweichend Groeschner, DJZ. 1926, Sp. 439 ff.; Reschke, die rechtliche Stellung der Reichseisenbahn-Gesellschaft, S. 21.

Verzeichnis des benutzten Schrifttums.

Anschütz, Die Verfassung des Deutschen Reichs. 14. Aufl. 1933.

v. Arnstedt, Das Preußische Polizeirecht. Erster Band. Berlin 1905.

Bandmann, Sind Bahnhofswirtschaften konzessionspflichtig? In Pr.-VerwBl. 47, 343 f.

Bessel-Kühlwetter, Das Preußische Eisenbahnrecht. Köln 1855.

Besser, Kommentar zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung. 3. Aufl. 1931.

Charitius, Ist das Reichsbahngebiet für den polizeilichen Sicherheitsdienst exterritorial? In „Die Polizei" 1930, Seite 334 ff.

Dost, Neuregelung der Eisenbahnkriminalpolizei. In „Deutsches Polizei-Archiv" 1932, Seite 317 ff.

Drews, Preußisches Polizeirecht. 4. Auflage 1933.

Eger, Eisenbahnrecht im Deutschen Reich und in Preußen. 1910.

Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts. 2. Band 1890.

Eichner, Polizei und Reichsverwaltung. In „Bayerische Gemeinde- u. Verwaltungszeitung" 1926, Sp. 177 ff.

Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts. 8. neubearb. Auflage 1928.

Friedrichs, Polizeiverwaltungsgesetz. 2. Auflage 1932.

Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht. 2. Auflage 1928.

Fritsch, Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und in Preußen. 2. Auflage 1912.

Fritsch, Die Bahnpolizei als Reichssache. In ZVDEV. 1932, Seite 177 ff.

Gay, Eisenbahnverwaltung oder Kriminalpolizei. Eine Zuständigkeitsfrage. In „Die Polizei" 1928, Seite 335 ff.

Genest, Aenderungen im Eisenbahnpolizeirecht durch die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928. In Arch. 1928, Seite 1447 ff.

Gerland, Die Eisenbahnpolizei, insbes. bezüglich der Bahnhofswirtschaften. In PrVerwBl. 26, Seite 953 ff.

Giese-Neuwiem-Cahn, Deutsches Verwaltungsrecht. 1930.

Giessner, In „Polizeiarchiv", Jahrg. 1921, Sp. 421.

Golz, Bahnpolizei und allgemeine Polizei. Eine Abgrenzung der Zuständigkeit hinsichtlich der Maßnahmen gegenüber Dritten (dem Publikum). In Arch. 1935, Seite 13 ff. und Seite 295 ff.

Gröschner, Zur rechtlichen Stellung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. In DJZ. 1926, Spalte 439 ff.

Hartmann, Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahn. Diss. Göttingen 1928.

Haslinde, Befugnisse der Orts- und Landespolizeibehörde in Preußen gegenüber den Eisenbahnen. Diss. Leipzig 1909.

Hellmann, Bahnpolizei. Einer der „Verkehrswissenschaftlichen Vorträge" beim 9. Fortbildungskurs des Verbandes deutscher und österr. Eisenbahnbeamten-Vereine" in München 1914. Stuttgart, Seite 241 ff.

Hermann, Zur Streitfrage: Wer ist zuständig für die Regelung des Verkehrs auf den Bahnhofsvorplätzen? In „Die Polizei", 1930, Seite 531.

Hertel, Reichsbahngesellschaft und Polizei. Diss. Würzburg 1932.

Jaeger, Bespricht ein Urteil des preußischen Oberverwaltungsgerichts. In JW. 1926, Seite 2314 ff.

Jaschkowitz, Zuständigkeit der Bahnpolizei zum Erlaß von Rechtsverordnungen. In ZVMEV. 1932, Seite 682 ff.
Jellinek, Walter, Verwaltungsrecht. 3. Auflage 1931.
Jungmann, Der Polizeibegriff. In „Deutsche Verwaltungsblätter", Jg. 1935, Heft 1, Sp. 1 ff.
Kehrl, Die Polizei. In „Verwaltungsakademie" 1936, Bd. II., Gr. 1, Beitr. 27.
Kittel, Bahnanlagen. Beitrag in „v. Bitter's Handwörterbuch der Preußischen Verwaltung". 3. Auflage 1928.
Kittel, Bahnpolizei. Beitrag in „v. Bitter's Handwörterbuch der Preußischen Verwaltung". 3. Auflage 1928.
Kittel, Einige Rechtsfragen der Deutschen Reichsbahn. Sonderdruck der „Verkehrswissenschaftl. Lehrmittelgesellschaft m. b. H." über die 3. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahngesellschaft. 1932.
Kittel-Nawiasky, Die Reichsbahn im öffentl. Recht. Zwei Vorträge und eine Abhandlung. Berlin 1932.
Klausener–Kerstiens–Kempner, Das Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. Juni 1931. Berlin 1932.
Konchen, Zur Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn nach dem neuen Reichsbahngesetz. In „verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen" 1937, Seite 141 ff.
Kormann, Grundzüge eines allgemeinen Teils des öffentlichen Rechts. Fünfter Abschnitt. In „Annalen des Deutschen Reichs" 1912, Seite 195 ff.
Kröner, Bahnhofsvorplätze. In Eger Z. 1934, Seite 273 ff.
Kroner, Polizeistunde und Bahnhofswirtschaft. In „Die Bahnhofswirtschaft" 1926, Nr. 6, Seite 6 ff.
Kroppin, Die Reichsbahn im Verhältnis zur Bau-, Feuer-, Gesundheits- und Gewerbepolizei. In ZVMEV. 1935, Seite 337 ff., 361 ff., 379 ff.
v. Landmann-Rohmer, Kommentar zur Gewerbeordnung. 8. Aufl. 1928, Bd. 1, Teil 1.
Lehmann, Die Grundzüge des Eisenbahnpolizeirechts im Königreich Sachsen. Diss. Leipzig 1914.
Leibl, Bespricht ein Urteil des Thüringischen Oberverwaltungsgerichts. In JW. 1930, Seite 2007 f.
Lengemann, Reichsbahn und Reich. Berlin 1933.
Lieber, Wer ist für die Verkehrsregelung auf Bahnhofsvorplätzen zuständig? In „Die Polizei" 1933, Seite 239 ff.
List, Zur Rechtsprechung des Bahnhofsvorplatzes. In „Verkehrsrechtliche Rundschau" 1936, Heft 1 und 2, Gr. 1a., Bl. 1 ff.
Lohse, Entwicklung und System des Bahnpolizeirechts unter Berücksichtigung preußischen Landesrechts. Diss. München 1933.
Machate, Die Grenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei. In ZVDEV. 1928, Seite 633 ff.
Mayer, Otto, Deutsches Verwaltungsrecht. Dritte Aufl. 1924, 1. Bd.
– Eisenbahn- und Wegerecht. In Arch. öff. R., Bd. 16, Seite 38–87, 203–243.
– Bahnpolizeiliche Grundbegriffe. In „Deutsches Polizei-Archiv" 1934, Seite 266 ff.
– Wann darf die Polizei Bahnanlagen betreten? In „Deutsches Polizei-Archiv? 1934, Seite 300 ff.

Mayer, Wege- und verkehrspolizeiliche Zuständigkeit auf Kreuzungen zwischen Eisenbahn und Weg. In „Deutsche Verwaltungsblätter", Jg. 1935, Heft 3, Seite 54 ff.
Mielck, Allgemeine Staatspolizei und Bahnpolizei. Diss. Leipzig 1930.
Müller, Abgrenzung der besonderen Polizeiverwaltungszweige untereinander und gegenüber der allgemeinen Polizei. In Pr.Verw.-Bl. 37, Seite 114 ff.
Müller, G., Ist das Reichsbahngebiet für den polizeilichen Sicherheitsdienst exterritorial? In „Die Polizei" 1929, Seite 615 ff.
Müller, G., Die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-) Polizei. In JW. 1930, Seite 2833 ff.
Neumeyer, Internationales Verwaltungsrecht. 3. Band, München 1926.
Niessen, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Person des öffentlichen Rechts. In Eger Z. 1934, Seite 109 ff.
Oehler-Albrecht, Preußisches Allgemeines Polizeirecht. 1930.
v. Olshausen, Die Bahnpolizei bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft. In ZVDEV. 1929, Seite 447 ff., 482 ff.
Paczkowsky, Wer ist zuständig für die Regelung des Verkehrs auf den Bahnhofsvorplätzen. In „Die Polizei", 1930, Seite 483 f.
Pischel, Die Warenverkaufsstände auf den Bahnhöfen der Reichsbahn. In „Die Reichsbahn", Jg. 1927, Nr. 34, Seite 602 ff.
Rasmus, Bespricht ein Urteil des OLG. Naumburg. In JW. 1926, S. 2779 f.
Reschke, Die rechtliche Stellung der Reichseisenbahn-Gesellschaft. Berlin 1927.
Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 3. Aufl., Berlin 1931.
Schlütter, Die rechtlichen Bestimmungen der neuen Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung. In „Die Wirtschaft und das Recht". Jg. 1929, Seite 7 ff.
Schmid, Die öffentlich-rechtliche und privatrechtliche Stellung der Eisenbahn- Hilfs- und Nebenbetriebe. Diss. Tübingen 1909.
Schmölders, Bahnwirtschaften und Bahnhofsverkaufsstellen unter dem Gaststättengesetz. In PrVerwBl. Bd. 52, Seite 605 ff.
Schmölders, Bespricht v. Landmann's Kommentar zur Gewerbe-Ordnung für das Deutsche Reich, 8. Aufl. hrsg. von Rohmer. In PrVerwBl. 49, Seite 497 ff.
Schneidewin, Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung, in Stenglein's Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen. Bd. II. 1931.
Schnitzler, Wer ist zuständig für die Regelung des Verkehrs auf den Bahnhofsvorplätzen? In „Die Polizei" 1930, Seite 483.
Schoen, Deutsches Verwaltungsrecht, in Kohlers Enzyklopädie der Rechtswissenschaften, Bd. IV. 2. Aufl. 1914.
Schrader, Die Zuständigkeit der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei auf den Bahnhofsvorplätzen. In „Die Polizei" 1933, Seite 236 ff.
Schunck, Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen. In „Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht", VII,2.1910.
v. Seydel, Bayerisches Staatsrecht. 2. Bd., Die Staatsverwaltung. Bearbeitet von J. v. Grassmann, 2. Aufl. 1913.
Stange, Das abgekürzte Strafverfahren bei bahnpolizeilichen Uebertretungen. (Im Bereich der RBD., Dresden). In ZVDEV. 1929, Seite 557 f.
Sievers, Aufgaben der Länder im Polizeiwesen. In „Deutsches Recht" 1936, Seite 138 ff.
Thoma, Der Polizeibefehl im Badischen Recht. I. Teil. Tübingen 1906.

Weber, Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Diss. Leipzig 1934.
Wolf, Die Gesetzgebung über das Polizeiverordnungsrecht in Preußen. 1910.
Wunderlich, Die Bahnpolizei, ihre Organisation und Zuständigkeit. Diss. Greifswald 1921.

Abkürzungen.

ABl. d. Verk. Anst.	=	Amtsblatt der Verkehrsanstalten.
Arch.	=	Archiv für Eisenbahnwesen.
BO.	=	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.
DJZ.	=	Deutsche Juristenzeitung.
Eger Z.	=	Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschr. für Eisenbahn- und Verkehrsrecht. (Begr. von Eger).
Gew. Arch.	=	Gewerbe-Archiv für das Deutsche Reich, hrsg. von Rohrscheid.
Goltd. Arch.	=	Archiv für Strafrecht (begr. von Goltdammer).
GS.	=	Preußische Gesetzessammlung.
JW.	=	Juristische Wochenschrift.
KG.	=	Kammergericht.
MinBl. i. V.	=	Ministerialblatt der inneren Verwaltung.
OLG.	=	Entscheidungen der Oberlandesgerichte.
OVG.	=	Entscheidungen des preußischen Oberverwaltungsgerichts.
Pol. Arch.	=	Deutsches Polizeiarchiv.
PrVerwBl.	=	Preußisches Verwaltungsblatt.
PVG.	=	Preußisches Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. Juni 1931.
Reger	=	Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden auf dem Gebiete des Verwaltungs- und Polizeistrafrechts. Hrsg. von Reger.
RGBl.	=	Reichsgesetzblatt.
RGStr.	=	Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
RuPrVBl.	=	Reichsverwaltungsblatt und Preußisches Verwaltungsblatt.
RV.	=	Die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919.
StPO.	=	Strafprozeß-Ordnung.
VAE.	=	Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen, hrsg. von Ernst Mayer und Dr. Fritz Müller.
VO.	=	Verordnung.
ZVDEV.	=	Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
ZVMEV.	=	Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Lebenslauf.

Ich wurde am 9. September 1912 in Benfeld (Elsaß) als Sohn des Steueramtmanns Gustav Kablitz geboren. Ich bin evangelischer Religion. In Benfeld, Lörrach und Frankfurt a. M. besuchte ich insgesamt $3^1/_2$ Jahre die Volksschule und später die Adlerflycht-Deutsche Oberschule zu Frankfurt a. M., an welcher ich im Frühjahr 1931 die Reifeprüfung ablegte.

Von Sommersemester 1931 bis Sommersemester 1934 studierte ich an den Universitäten Frankfurt a. M. und Berlin Rechtswissenschaft. Am 13. April 1935 bestand ich am Oberlandesgericht Frankfurt a. M. die erste juristische Staatsprüfung. Seit Juni 1935 befinde ich mich im Vorbereitungsdienst.